ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

Presuntas irregularidades en el recinto portuario

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 3 de octubre de 2007

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante David Doti Genta.

MIEMBROS: Señores Representantes Sergio Botana, Julio César Fernández y Gustavo Rombys.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Walter Alfredo Falero, Jaime Mario Trobo y Horacio Yanes.

INVITADOS: Por la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Fernando Puntigliano, Presidente; señores Osvaldo Tabacchi, Gerente General de Operaciones Portuarias; Edison Peña, Jefe del Departamento de Operaciones; Alberto Díaz, Gerente General y señora Sofía Otero, Asesora.

SEÑOR PRESIDENTE (Doti Genta).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a una delegación de la Administración Nacional de Puertos, integrada por su Presidente, doctor Fernando Puntigliano; la Asistente del Presidente, señora Sofía Otero; el Gerente General, señor Alberto Díaz; el Jefe de Departamento de Operaciones Portuarias, señor Edison Peña, y el Gerente de Operaciones Portuarias, señor Osvaldo Tabacchi.

El tema que nos ocupa hoy surge a raíz de una inquietud del señor Diputado Trobo, que hizo suya la Comisión, sobre la base de un artículo publicado en el diario "El Observador" acerca de determinados hechos que se denunciaba ocurrían dentro del ámbito portuario. A ello se debe la invitación, y les agradecemos que estén presentes, porque nos ayudarán a aclarar distintos aspectos relativos al tema.

SEÑOR TROBO.- Agradezco la presencia del Presidente de la Administración Nacional de Puertos y de quienes lo acompañan.

Creo que es una instancia muy interesante estar en contacto con la autoridad nacional en materia de puertos, básicamente, luego de casi dos años de gestión. Yo estaba consultando los antecedentes de la Comisión de

Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara y no hay ninguna visita de la ANP. En una ocasión estuvimos trabajando sobre un tema vinculado con algunas denuncias realizadas por el sindicato del puerto, pero se dio la lamentable circunstancia de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas entendiera que no debía trasmitir la invitación a la ANP, una cuestión que está fuera de la lógica de la relación del Parlamento con las organizaciones públicas y que ha tenido alguna novedad en estas circunstancias, en particular, en el ámbito de dicho Ministerio.

Pero, como dice el dicho: "Nunca es tarde cuando la dicha es buena". Así que esta instancia es importante y debería haber, con cierta regularidad, otras instancias de contacto de esta Comisión con la ANP porque el tema de los puertos para Uruguay es principal. El Partido Nacional tiene una visión muy acentuada sobre la necesidad del desarrollo de nuestra condición de país portuario y de servicios desde la historia. Precisamente, hemos dado el paso sustancial de los últimos tiempos para generar un impacto en la participación de los puertos en la economía del país en forma protagónica, yendo en la misma dirección que el resto del mundo en materia de desarrollo de actividades logísticas y portuarias. Creemos que debería ser tan importante como el análisis de los temas de las carreteras o las infraestructuras al interior del territorio para la conexión de los distintos factores de la economía.

Los puertos, y en particular el Puerto de Montevideo, conllevan un gran protagonismo hacia el futuro. Tenemos la satisfacción y el orgullo de haber sido el partido que impulsó la ley de puertos, que habilita que hoy el país tenga un desarrollo hacia el futuro. Se puede medir en términos económicos de ingreso, de creación de empresas, de empleo, de un montón de factores que realmente son sorprendentes e inclusive a los que conocen de puertos les debe sorprender el desarrollo que ha habido y el que puede haber hacia el futuro.

Precisamente, sobre este aspecto y las posibilidades del Uruguay es que queremos tener una visión un poco más cercana a la realidad, a la dinámica y al desarrollo de la ANP y de los puertos en el Uruguay, con las circunstancias, con los problemas, y las cuestiones que afectan ese desarrollo, que muchas veces se expresan puntualmente en algunos hechos sobre los cuales queremos conocer qué se ha hecho y qué se está haciendo.

Nuestra visión es que si tuviéramos puertos libres habría mucha más actividad, mucho más crecimiento y mucha más perspectiva. No me refiero solamente a la definición que ya está dictada en la ley; hablo de la práctica que hace que luego, en el desarrollo de la actividad portuaria de los distintos agentes del ámbito portuario, los puertos sean realmente puertos libres. Ahí estamos hablando de la intervención pública del Estado, de la Administración, de los distintos sectores públicos relacionados con la actividad portuaria, que muchas veces favorecen, facilitan o entorpecen el desarrollo de los puertos y, obviamente, de la tan dramática y difícil conexión interinstitucional que existe en el Uruguay entre las burocracias que siempre quieren guardar para sí con celo una porción de su poder. Muchas veces esto se expresa en impedimentos para que las cosas se desarrollen razonablemente. Hablo de cómo intervienen la Aduana, la Prefectura, los distintos actores públicos como el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, es decir, todos los relacionados con la actividad que se realiza dentro del recinto portuario. Si eso no se coordina y no tiene un objetivo claro y una determinación también muy precisa, afecta las posibilidades de desarrollo del puerto libre que, en definitiva, no es otra cosa que un servicio que el Uruguay presta al mundo para servirse de este en términos económicos, de empleo, de desarrollo, etcétera.

Entonces, nos llamaron especialmente la atención algunas informaciones que recibimos, que no son oficiales pero sí confiables, acerca del descubrimiento en el exterior de contenedores que habían tocado el Puerto de Montevideo y cuyo cargamento eran ciertos productos que estaban siendo instrumento de tránsito de drogas en volúmenes importantes desde esta región hacia Europa. Citan que en 2006 cuatro contenedores, dos de ellos vinculados a una operación policial internacional denominada "Operación Naranja Mecánica", habían pasado por Montevideo y habían ido a Holanda y a Europa Oriental. La organización que llevaba adelante esa operación fue desarticulada cuando en Bélgica se comprobó que llevaban cargamentos de frutas y botellas de vino en las que había cocaína. Según las versiones que tenemos, la operación no se realizó en el Puerto de Montevideo porque no era confiable. Es probable que se haya decidido hacer esa operación en otro lugar porque aquí podría desarticularse o no llegar a realizarse por fugas u otras cuestiones. Precisamente, queremos conocer la perspectiva de la Administración Nacional de Puertos en este sentido.

Por otra parte, ante un aviso de las autoridades policiales, un contenedor fue detenido en Italia cuando su destino era Bulgaria. También allí fue encontrada una carga de cocaína dentro de las frutas.

Asimismo, fueron ubicados contenedores en Portugal y en Turquía. Así como en los dos primeros casos que mencionamos hubo una operación exitosa con la desarticulación de una mafia, en estos dos últimos no fue posible identificar quiénes eran los operadores.

El lunes 3 de setiembre se publicó en el diario "El Observador" una nota periodística realizada al señor Anthony Grecco, responsable de la Agencia Antidrogas de Estados Unidos de América para Argentina y Uruguay. En su exposición, ese señor hace algunas consideraciones respecto a que en Uruguay no existirían las garantías para evitar eficazmente este tráfico. Asimismo, entiende que en el Puerto de Uruguay hay corrupción -creo que se refiere en términos generales a quienes actúan dentro del recinto-, lo que impide que eventualmente se puedan realizar operativos de detección de tránsito de droga por nuestra terminal. Voy a entregar una copia de esta nota al señor Presidente de la ANP.

Este tema nos preocupa especialmente, porque se enfrentan la voluntad de Uruguay de tener un puerto donde haya una actividad permanente de puerto libre y las garantías que nuestro país debe ofrecer desde el punto de vista de las capacidades de los operadores portuarios y de quien realiza la conducción de la operación portuaria, para dar certezas de que el nuestro es un país donde hay mínimos riesgos para que esto pueda ocurrir. Según tenemos entendido, esto está vinculado a la posibilidad de que exista un sistema de control a través de uno o de varios escáneres, a su operación y a su puesta en práctica. En este sentido, ha habido innumerables tardanzas y circunstancias que hasta el día de hoy han impedido que Uruguay tenga garantías de que sus puertos son utilizados razonablemente y de ofrecer esas garantías al mundo. Esto también beneficiaría nuestra producción, en la medida en que cuando los contenedores salen de Uruguay y van a otros puertos, se les exige que certifiquen que hay seguridades de que no contienen elementos inadecuados y de que corresponden a lo que se denuncia; de lo contrario, tienen que esperar los procesos de control que allí se realizan para dar garantías.

Este panorama -seguramente el Presidente lo comprenderá con mucha facilidad; mi explicación es de un absoluto lego y se basa en conocer aspectos de la realidad para señalar nuestra preocupación- es el que nos ha inducido a inclinarnos sobre esta realidad y pedir la visita de las autoridades del Puerto para conocer su visión al respecto.

Por otra parte, si es posible, en el día de hoy nos gustaría agregar un capítulo vinculado con la información que ha surgido respecto a las perspectivas de ampliación del volumen de contenedores en el Puerto de Montevideo. Nos gustaría saber qué posibilidades hay de que eso se materialice, por qué vías, con qué mecanismos, etcétera. Este tema no esta incluido en la convocatoria, pero desde ya señalo que me interesa conversarlo en esta oportunidad o en alguna instancia posterior.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Agradecemos a la Comisión por la invitación.

Nos parece que tenemos que aprovechar muy bien estas oportunidades. Creemos que el intercambio es bueno. Nos interesa que los legisladores estén al tanto de todos los elementos que estamos desarrollando.

Comparto la introducción del tema que hizo el señor Diputado en cuanto a la importancia de los puertos para el sistema económico, no solo nacional sino también regional. Creo que esta es una de las claves. Cuando definimos la misión de la Administración Nacional de Puertos combinamos dos cosas: una, es el servicio al comercio exterior -a la importación y a la exportación- y, la otra -que es sinérgica con la primera-, es el rol de ser un nodo logístico regional y estar al servicio del comercio exterior de la región. Decimos esto porque da a Uruguay oportunidades adicionales de negocios, puestos de trabajo calificado, posibilidades de depósitos y posibilidades de desarrollo económico que permiten una calificación mejor y remuneraciones mejores; en definitiva, posibilita una mejora de vida de los uruguayos. En esto estamos todos embarcados y trasciende a todos los partidos políticos.

Es cierto que la ley de puertos ha sido un mojón importante para avanzar; está inspirada en el concepto de gestión "landlord", que imperó en los noventa. Pero los conceptos de gestión siguen evolucionando. Se pasó del "Tool Port" al "landlord", y hoy ya se va al "landlord" avanzado. Todos estos son temas que hacen al concepto de gestión pero, en realidad, no refieren a la inquietud del señor Diputado acerca los problemas de drogas que han aparecido en la prensa, que también nos preocupan. O sea que hacemos nuestra su preocupación respecto a lo que apareció en la prensa referente al tema de drogas.

Me interesa recalcar al comienzo que todos estamos en un mismo barco en la concepción de puerto, en el rol de los puertos del Uruguay al servicio del comercio exterior del país y también de la región. Hay que tener en cuenta la conyuntura mundial única en la que todas las economías regionales y del mundo crecen y se abre una ventana de posibilidades al Uruguay que no se puede desperdiciar. Estamos enmarcados en eso y entendemos que los puertos son solo nodos en la cadena logística. También comparto lo que decía el señor Diputado en cuanto a que, en realidad, se necesita una visión integral sobre carreteras, ferrovías, puertos y canales. En esa visión integral todo debe ser consistente, porque si tenemos un puerto perfecto pero la ferrovía, la carretera o el acceso no están presentes, tampoco va a funcionar el puerto.

Tenemos esa visión integral y estamos trabajando junto con otras autoridades del Estado para lograr una política global al respecto. Me alegra esta oportunidad de intercambio de ideas con el señor Diputado.

El tema de la convocatoria, la presencia de droga en el Puerto de Montevideo, a nosotros nos preocupa. Radicalmente, hay tres aspectos que de ninguna manera podemos aceptar en nuestros puertos: drogas, armas y residuos nucleares. No ha habido antecedentes de residuos nucleares hasta ahora; no sé si hubo algún caso de armas, pero creo que tampoco. En cuanto a los contenedores con drogas que menciona el señor Diputado, nosotros tuvimos esa información a través de los medios. En algunos casos, los operativos han sido coordinados por el Ministerio del Interior y se han mantenido en la más absoluta confidencialidad. Inclusive, cuando existen problemas de este tipo, tratamos de reducir la cantidad de involucrados para que esto funcione con la mayor confidencialidad posible.

Quiero comentar cómo funciona el sistema de seguridad, para luego ceder la palabra al Gerente General, quien lo va a explicar mejor porque fue uno de quienes introdujeron el sistema de seguridad que atiende a los puertos de Uruguay. Es un sistema internacional que en inglés se llama ISPS y en español PBIP, para el cual se designa un responsable personal en el marco de la nueva forma de gestión que en español denominamos OPIP; en este caso, es el señor Edison Peña.

Hay una responsabilidad general de coordinación del tema de seguridad del puerto, donde se define para cada uno de los actores un rol determinado. En lo que hace en particular al tema de la droga, tenemos tres actores fundamentales: la Prefectura Nacional Naval, la Dirección Nacional de Aduanas y la DIVIN. Estos tres actores tienen un rol importante, pero nosotros tenemos la responsabilidad de coordinar. Por eso también nos preocupa este tema y cada vez que aparece un caso de estos tratamos de analizarlo con la atención que corresponde.

También leí el artículo del día 3 de setiembre que usted me entregó; me pareció realmente preocupante y hace a la confiabilidad del Puerto de Montevideo. De todos modos, la información que recibimos a través de diversas fuentes, vinculada a muchos de los actores involucrados con la carga, es que el Puerto de Montevideo es el más confiable de la región. Por eso nos llamaron la atención las palabras del señor Grecco. Los actores involucrados, que son determinantes en la cadena logística y que nosotros también debemos tener en cuenta, son los importadores, los exportadores y los armadores. Todos ellos nos dicen -especialmente los armadores, que son quienes tienen contacto internacional- que de los puertos que mueven contenedores, Montevideo es el más confiable de la región. Por eso, esta información que contrasta con la que nos dan los actores, nos preocupó bastante, ya que no sabíamos cuál era el nivel de fundamentación. Hay que considerar que en esto va la reputación de los puertos y del país.

Ese aspecto es importante porque puede afectar los negocios logísticos y la posibilidad de desarrollo de una industria que ya está dando U$S 300:000.000 al país y no tiene techo. Estoy convencido de que si mantenemos un marco legal adecuado y un sistema basado en la confiabilidad absoluta, además de las condiciones educacionales del país, la estabilidad política y la seguridad, en quince años podremos hacer de esta industria la más importante del país. Eso es algo de lo que estoy absolutamente convencido. La industria logística es una gran oportunidad para el país.

Comparto que la burocracia es un gran problema de Uruguay. Creo que es algo que en la orientación del Estado por procesos se podría resolver mejor. Creo que aquí hay un tema de definición de "benchmarks". Debemos definir si nos tenemos que poner como meta los "benchmarks" de los puertos regionales o los "benchmarks" de otros puertos de mayor jerarquía. Creo que es una obligación conversar sobre eso. También se debe considerar el tema de orientación de procesos y tiempos del Estado; los tiempos dentro de la Administración Nacional de Puertos y del Estado en su conjunto. Esto es algo que, tradicionalmente, ha

afectado en forma muy negativa al país en las oportunidades de negocios. Esto es independiente del partido que esté en el Gobierno, creo que es continuo en la historia del país.

Con relación al tema de la burocracia, puedo señalar que durante la Presidencia del doctor Batlle se había tomado la resolución de que la Administración Nacional de Puertos comprara un escáner pero, lamentablemente, han pasado muchos años y aun no lo tenemos. Por esa razón, durante nuestra gestión, viendo que las expectativas de vida al nacer de los procesos del Estado son más bajas que en otros países, definimos un montón de caminos en paralelo para llegar al escáner. Efectivamente, en setiembre, el día de la partida del viaje anual de la Comunidad Portuaria del Uruguay hacia Valencia y Madrid -quiero señalar que esta constituye una ventaja competitiva que tenemos frente a los demás puertos de la región; comprende a la Administración Nacional de Puertos, a los otros actores estatales y los privados, que actuamos mancomunadamente y definimos estrategias comunes-, firmamos un contrato de arrendamiento de un escáner que va a estar funcionando en diciembre en Montevideo. Creo que este es un paso que nos permitirá prever situaciones complejas como la que mencionábamos.

Tenemos una política de relacionamiento internacional muy fuerte con puertos que tienen "benchmarks" más altos que los la región. Me refiero a la relación especial que tenemos con los puertos de Hamburgo, Shangai y Pusán. El puerto de Hamburgo mueve más contenedores que toda la costa atlántica de Sudamérica en conjunto, y allí también tienen problemas de presencia de droga y cuentan con políticas de análisis de riesgo. En este tema nos fijamos unos "benchmarks" más altos y vamos a tener la operativa del escáner.

En el marco de este relacionamiento hemos realizado seminarios con la colaboración del puerto de Hamburgo y hemos traído especialistas en aduanas para explicar cómo analizan ellos y cuáles son sus tiempos aduaneros. Ellos también son un puerto de distribución regional para la zona del Mar Báltico y para su "hinterland" y, por lo tanto, tienen un control de funcionamiento parecido al nuestro y una forma de analizar y prever la presencia de droga. La presencia del escáner es un inhibidor de este tipo de productos indeseables y tal vez la ausencia de ese elemento haya sido una pequeña desventaja competitiva que tuvimos frente al puerto de Buenos Aires, con un escáner funcionando en la terminal de Exolgan. Eso realmente ha dado a Argentina, durante unos pocos meses, una ventaja competitiva desde el punto de la seguridad frente a Uruguay.

Reitero que en cuanto a la seguridad dentro del puerto, los armadores dicen que el Puerto de Montevideo es el más confiable de la región. Sin embargo, no nos basta con ser el puerto más confiable de la región; debemos fijar "benchmarks" más altos.

SEÑOR TROBO.- Quiero formular un par de preguntas, pero no para mirar para atrás, porque siempre mi tendencia es mirar para adelante para ver cómo se pueden solucionar las cosas y no por qué están mal. Sin embargo, a veces hay que mirar un poco para atrás.

Me gustaría que el señor Presidente de la ANP me cuente brevemente las vicisitudes que ha vivido por el tema del escáner. Queremos saber qué es lo que ha pasado porque también nosotros tenemos que aprender que ocurren cosas en la Administración pública que causan al país un daño tremendo. Por lo que he escuchado, este tema nos ha dañado porque nos ha impedido alcanzar los niveles de competitividad que otros tienen antes que nosotros. Así sea uno, dos o tres meses, usted sabe que pierde porque los clientes, en este tipo de negocios, tratan de ir armando los negocios en términos de mediano y largo plazo, y muy probablemente en el tránsito de mercaderías, sobre todo en la utilización de los puertos como lugar de distribución, estos elementos tengan efecto.

En ese sentido, me gustaría saber, no solamente qué ha pasado, sino cómo se va a poner en marcha, en manos de quién va a poner esto la ANP, quién lo va a administrar, qué costo va a tener para los usuarios y qué seguridades hay de que con un equipo podamos estar a la altura de nuestras necesidades.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Antes de entrar en los detalles relativos a la seguridad, me interesa aclarar las dudas del señor Diputado Trobo.

Esa desventaja competitiva es relativa porque habiendo varias terminales de contenedores en Buenos Aires, que la carga esté en una de ellas implica que haya que sacarla de allí y volver a meterla. En realidad, la desventaja que tuvimos fue muy pequeña y la compensamos con una cantidad de ventajas como precio,

dinamismo, productividad. Los armadores nos dan más de un metro de dragado frente a Buenos Aires, y eso hace que gran parte de la carga y la tasa de crecimiento que tenemos estén por encima de nuestras expectativas y de las de los operadores privados.

Uno de los problemas más grandes y dolorosos del Estado uruguayo es una de las políticas de las empresas privadas oferentes, que yo llamo la industria de la impugnación. Me refiero a que prácticamente no hay licitación en la que no haya una impugnación por parte de la empresa que pierde. Parecería que no se pierde nada impugnando. Ese es un tema que identificaría como clave.

Otro de los problemas que enfrentamos es la visión parcializada de los procesos. Yo quisiera recordar el concepto de las normas DIN -la alemana- e ISO, que hizo a la orientación y a la visión integral de los procesos. Cuando se hace cualquier adquisición, el proceso pasa por la sección jurídica de la ANP, luego por el Tribunal de Cuentas, por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por otro montón de instancias. En cada una de ellas pasa no solo por una de estas secciones de jurídica sino también por diferentes análisis técnicos y visiones. En la forma tradicional de gestionar el Estado uruguayo no hay una instancia de visión integral. Si nosotros fuéramos todos los actores de un proceso, cada uno se sentara en su escritorio y no habláramos ni una sola vez, cada uno haría su trabajo e iría pasando el expediente a la siguiente instancia. En ese proceso individualizado, en el que no hay una visión integral -que es la forma antigua de gestión que se ha abandonado en Europa y en los Estados Unidos de América-, el señor que está allá atrás puede entender algo de una manera y yo de otra. Todos sabemos que hay muchos libros para el mismo tema. Eso ha hecho que muchos de esos procesos mueran. En particular hubo un caso del escáner que fue exactamente así: dos juristas en dos partes distintas del Estado entendieron cosas diferentes y el escáner murió.

Una de las cosas que hemos cambiado es la forma de gestión y no es ningún invento porque es lo que se hace en todos lados. Me refiero a gestionar los proyectos importantes, que llamamos proyectos institucionales, con una forma moderna de gestión por la cual sentamos desde el comienzo a todos los involucrados en el proceso. Lo hacemos con los involucrados de la Administración Nacional de Puertos porque no podemos hacerlo con los involucrados de otros organismos. Entonces, hablamos del proceso, definimos las pautas y controlamos su avance. Esto ha permitido que gestionemos muchos proyectos a la vez.

Quiero aclarar que este no es un tema ideológico sino de gestión pura, y no es inventar la pólvora sino aplicar el conocimiento adquirido por otras empresas en el mundo para adecuarse a la dinámica actual del mercado, que es vertiginosa. Reitero: no estamos inventando nada nuevo, pero esto nos ha ayudado a gestionar un montón de cosas de un modo distinto. Por ejemplo, nos ha ayudado a gestionar el arrendamiento del escáner por un camino más corto que el que hubiera insumido su compra, que había nacido muchísimo antes.

Y no nos vamos a quedar conformes con un escáner; tenemos otros procesos en camino para la adquisición de escáner.

Otra duda del señor Diputado Trobo -que hace a un tema que hemos discutido con el Ministerio de Economía y Finanzas- es quién lo va a operar y cuánto va a costar.

SEÑOR TROBO.- No se puede constituir en un obstáculo más, sino en una garantía.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Exactamente; tiene que ser un elemento facilitador. Son dos elementos importantes.

En ese sentido, entendemos, en conjunto con el Ministerio de Economía y Finanzas, que este es un tema básicamente aduanero. Por lo tanto, la operación del escáner va a pasar al Ministerio de Economía y Finanzas y, por su intermedio, a la Dirección Nacional de Aduanas. En realidad, en muchos países del mundo es la Aduana la que tiene los escáneres. Acá hubo una decisión política; en la Legislatura pasada se resolvió que tenía que ser la ANP. Nosotros hemos decidido mantener una continuidad en la política portuaria y por eso no dijimos: "Este no es nuestro tema; se lo pasamos al Ministerio de Economía y Finanzas". No. Hemos mantenido continuidad en la forma de gestión, lo que da confiabilidad a la comunidad portuaria del Uruguay y al sistema portuario en la competitividad internacional. Para ello sí hemos cambiado algunas cosas que eran esenciales, como el dragado. Hemos recuperado nuestra flota porque el mercado de dragado en este momento es muy malo y tenemos que tener por razones estratégicas capacidad de dragado. Lo digo como ejemplo; tal vez haya cambiado. Si conocieran el dragado que está absorbiendo Dubai en este momento y el impacto que

tiene en los precios internacionales, verían que sería una locura no hacerlo. Por razones estratégicas creo que es bueno tener una cuota propia de dragado.

Pero, como decía, en este tema hemos tenido continuidad; vamos a pasarlo al Ministerio de Economía y Finanzas y, por su intermedio, a la Dirección Nacional de Aduanas. El escáner se va a empezar a gestionar a partir de diciembre.

Una de las cosas que nos preguntamos es cómo iba a afectar esto al importador, al exportador, al comercio exterior. La postura del Ministerio de Economía y Finanzas -que no necesariamente es la nuestra pero que a la larga imperó, parece razonable y vamos a acompañar- es que esto debe ser un costo país y no debe afectar al comercio exterior. Es decir que no se va a cobrar a aquellos que sean inspeccionados.

Este no fue el único modelo que manejamos. Estuvimos analizando varios mecanismos para recuperar los costos de esta erogación, pero la determinación parece razonable en el sentido de no generar nuevos obstáculos al comercio exterior. Los empresarios que exportan a los Estados Unidos de América a veces necesitan que la mercadería esté escaneada porque con eso evitan que se les tranque el contenedor a la entrada de ese país. Si el operador que va a estar en la Dirección Nacional de Aduanas y en el Ministerio de Economía y Finanzas entiende que ahí se puede cobrar como servicio, es posible que se haga. Parecería razonable porque, en definitiva, se obtiene una ventaja competitiva. Pero eso aún no está definido.

La pregunta que el Diputado hace tiene que ver con no afectar negativamente al comercio exterior.

Creemos que este tema del escáner va a terminar siendo una marca país; esto nos va a distinguir. Si, de acuerdo con lo que opinan los armadores, tenemos el puerto más confiable de la región y a esto le agregamos el aumento de la confiabilidad con la presencia de escáneres -empezamos con uno, pero vamos a seguir con los otros procesos-, creemos que el comercio exterior se verá favorecido.

De todas maneras, tenemos que estar atentos a estas cosas que manchan la reputación, como este artículo. Tenemos que estar atentos porque en la competencia regional se pueden utilizar muchas cosas en desmedro de la eficiencia y de otras virtudes que podemos tener por contar con una ley que nos ayuda en la competencia internacional, por tener buen nivel profesional, por tener la productividad más alta y compromisos de calidad que nos permiten distinguirnos de los demás puertos en el tiempo de atraque, de operativa, de salida de los contenedores. Esta marca de calidad debemos mantenerla y tener cuidado para que este tipo de cosas no nos afecte negativamente.

SEÑOR TROBO.- Me parece bien pero, obviamente, estas acusaciones son realmente fuertes. Acá se está diciendo que dentro del recinto portuario hay delitos que se cometen y que no se conocen porque hay quienes los cometen y quienes los tapan, es decir, quienes evitan que se conozcan. Y es evidente que estamos hablando de un negocio que mueve muchísimo dinero, aún a pérdida. En general, el negocio de las drogas es de una dinámica tan intensa y fuerte que lo que se quiere es la seguridad de que la mercadería llegue. Para ello es necesario que se pague para que no se impida que la mercadería transite. De hecho, es un negocio muy compartimentado: hay quienes producen; quienes trasladan; quienes reciben; quienes distribuyen. En eso sí, en general, las organizaciones mafiosas de la droga son perfectas.

Por supuesto que no dudo de la voluntad que tienen las autoridades para que esto no ocurra y los instrumentos que pueden ir implementando al servicio de esa seguridad son muy importantes. Pero, de hecho, hay una realidad que salta a la vista. No podemos dejar de preocupamos cuando se dice que allí hay corrupción y entidades o personas que no tienen el celo que deberían tener. Entonces, me gustaría saber si la Administración Nacional de Puertos lo sabe efectivamente, aunque bien puede ser que tenga informaciones que deba reservar, pero deseo saber si se trabaja sobre eso en forma permanente o estamos a expensas de que cada uno de los que allí actúan lo hagan con buena voluntad.

SEÑOR YANES.- El señor Presidente ya ha indicado que va a ceder la palabra a sus colaboradores. Tal vez, si tenemos un poco más de paciencia, algunas de las preguntas que hagamos sean respondidas por ellos. De lo contrario, se debería definir cómo se va a desarrollar la reunión porque yo también tengo opinión sobre esta nota y sobre lo que se acaba de plantear.

Entonces, sugiero a la Mesa que se establezca un criterio para no entrar en diálogos y para que participemos todos. Pienso que lo mejor es escuchar, ver si nos llegan las respuestas que estamos buscando y luego hacer preguntas. Quisiera, entonces, saber cuál es el criterio a aplicar para no entrar en diálogos y tener posibilidades de participar.

SEÑOR PRESIDENTE.- El que pidió la presencia de la Administración Nacional de Puertos fue el señor Diputado Trobo. Él comenzó con una exposición; le contestó el señor Presidente, quien manifestó que iba a dar la palabra a uno de sus asesores. A su vez, el señor Diputado Trobo deseaba formular algunas preguntas al señor Presidente, que surgieron a medida que este hablaba. Entiendo que algunas de esas preguntas pueden ser respondidas por los asesores. En todo caso, el señor Presidente puede ceder la palabra a sus asesores para que respondan ciertas preguntas. Así podemos funcionar.

SEÑOR YANES.- A la delegación de la Administración Nacional de Puertos la trajo la Comisión y no el señor Diputado Trobo. Quiero saber si podemos interrumpir cada dos minutos. Yo también tengo preguntas. No pasa nada. Yo acepto esas reglas de juego.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar, no me parece adecuado discutir este tema ahora, en presencia de los invitados. La posición de la Mesa es que el señor Presidente tiene la opción de ceder la palabra a sus asesores.

SEÑOR TROBO.- He visto absoluta solvencia en el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos para responder las preguntas y buena disposición. No veo por qué hay que modificar un régimen de trabajo que es normal y habitual en las Comisiones. Si quiere que no pregunte, no pregunto más nada, pero deseo que mantengamos lo que corresponde, que es el buen relacionamiento. Si el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos no me quiere responder algo, me dirá: "Mire, eso no se lo puedo responder".

Le voy a decir lo siguiente, señor Diputado Yanes: yo no llamé al señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos para molestar ni para fastidiar.

(Interrupción del señor Representante Yanes.- Respuesta del orador.- Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a hablar de esto después, entre nosotros. Tengamos en cuenta a nuestros invitados.

Continuemos con la sesión, por favor.

SEÑOR BOTANA.- En primer término, me interesa saber cuál fue el procedimiento de compra utilizado en oportunidad de hacer el llamado por el escáner y por qué se trancó. Esos dos juristas que opinaron de modo distinto, seguramente lo que estaban haciendo sobre el procedimiento de compra y sobre algunos de sus pasos. Entonces, con seguridad, en el procedimiento que se utilizó para comprar hubo alguna falta de adecuación a lo que era el objetivo perseguido en el tiempo perseguido.

En segundo lugar, quiero conocer el procedimiento por el cual se efectuó el arrendamiento del escáner; cuál fue el tipo de llamado y, por supuesto, en qué régimen funciona.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Primero, brevemente, voy a referirme a lo que planteaba el señor Diputado Trobo; después, a fin de responder las preguntas formuladas por el señor Diputado Botana, voy a ceder la palabra al Gerente General, que está mucho más involucrado en el tema, lo que no impide que el Gerente de Operaciones también participe en cuanto hace a la descripción de los temas de seguridad.

En cuanto a la existencia de corrupción, me gustaría explicar nuestra forma de coordinar con la Dirección Nacional de Aduanas y la Prefectura Nacional Naval. Tenemos reuniones regulares a nivel superior, en las que se identifican los problemas, y reuniones regulares operativas en las que se identifican también problemas y se resuelven operativamente.

Uno nunca puede estar 200% de que no hay corrupción, pero creemos que en la Administración Nacional de Puertos, si la hay, es muy poca. Esto es algo distinto a decir que en el puerto no hay corrupción. Son dos cosas distintas, porque en el puerto hay otros actores.

Sobre el detalle del nivel de corrupción que pueda haber en la Dirección Nacional de Aduanas o en la Prefectura Nacional Naval, creo que sobre estos temas les corresponde responder a ellos. El señor Diputado entenderá que acerca de estos puntos yo no puedo meterme en el ámbito de la Dirección Nacional de Aduanas o en el de la Prefectura Nacional Naval. Esto no quiere decir que no intercambiemos las informaciones y las preocupaciones. Digo con toda franqueza que el Prefecto Nacional Naval de Montevideo y el Director Nacional de Aduanas son personas intachables desde el punto de vista de la honestidad. Lo quiero destacar porque además trabajamos en un marco de absoluta confianza y hablamos de los temas de corrupción y de nuestras preocupaciones. Y, reitero, es importante decir que en la Administración Nacional de Puertos no somos conscientes de que exista un nivel de corrupción realmente importante y, si lo hay, es muy difícil de detectar. De todas maneras, estamos muy atentos porque a veces viene alguna denuncia. Mis asesores saben que, en esos casos, inmediatamente dispongo se haga un chequeo. Estamos siempre atentos a estos temas.

En cuanto a lo otro, pediría al señor Diputado que se dirija a la Dirección Nacional de Aduanas y a la Prefectura Nacional Naval porque es el camino correcto, por una cuestión de respeto profesional hacia los otros. Pero esto no quiere decir que trabajemos en forma compartimentada. El tema corrupción está siempre como un punto de atención sobre la mesa. Cuando salió esto también lo manejamos inmediatamente y lo queremos atender porque hace al interés del puerto. El señor Diputado entenderá que puedo llegar hasta ahí. ¿Está de acuerdo?

SEÑOR TROBO.- Sí.

¿El Presidente del Puerto entiende que un escáner -quizás considere que son necesarios dos, tres o cuatro- nos permitiría garantizar en forma adecuada -sin perjuicio de que es imposible ir delante del delito- que el de Montevideo sea un puerto libre del tránsito de drogas? Las condiciones de seguridad que tiene que dar el puerto para lograr eso, ¿se pueden alcanzar con un escáner, o ello depende de algunos otros factores que hay que agregar al proceso de controles internos?

Yo tengo muy claro que esto no refiere a la honorabilidad de personas o de los jerarcas; estoy refiriendo a una realidad que existe y que coexiste con estos ámbitos para la cual, obviamente, hay que prepararse mucho. Me refiero a las informaciones que yo señalaba y que el señor Puntigliano conoce, acerca de la aparición de contenedores que pasaron por Montevideo y aparecieron en Europa con drogas.

Yo vería con mucha satisfacción que me dijeran que un escáner puede ser una advertencia que hará que las cosas tengan otro procedimiento. Además, nos puede permitir descubrir eso, porque lo que he visto que aparece en el recinto portuario son carteras y lentes falsificados, pero no droga, y eso me preocupa.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- No existe ninguna tecnología que dé 100% de seguridad en esta materia. De hecho, por el puerto de Rotterdam -que tiene el primer estándar internacional- pasa droga todos los días; por el puerto de Hamburgo pasa droga todos los días; algunos son capaces de detectarla y otros la detectan en otros lados. La droga que se detecta en Rusia pasó por Hamburgo, que es uno de los puertos más seguros del mundo.

En el escáner hay un elemento inhibidor que nos ayuda a hacer una identificación, pero nunca vamos a estar tranquilos en cuanto a que se detecta absolutamente toda la droga. Para ello tendríamos que abrir todos los contenedores, revisar cada uno de ellos y esto va absolutamente en contra de la facilitación comercial. Tenemos que ser conscientes de esa limitación. El escáner es un inhibidor, o sea, reduce la probabilidad y permite detectar en algunas formas la droga, pero tenemos que ser conscientes de la limitación que hay.

El señor Diputado puede preguntar a la señora Ministra del Interior si ella puede asegurar que no va a haber más robos en Montevideo. Por más que ponga un policía en cada esquina, no le va a poder asegurar eso.

Seamos conscientes de que vamos a mejorar el nivel de seguridad, pero el nivel de seguridad absoluta no existe en ningún puerto del mundo, y debemos tenerlo claro. Vamos a ponernos un "benchmark" que no es el

regional; nos estamos poniendo otro "benchmark", no solo para esto sino para la productividad y muchas otras cosas.

Me gustaría contestar al señor Diputado Botana sobre los procedimientos de compra. El señor Diputado habló de dos procedimientos; en realidad, nosotros tenemos encaminados más procedimientos. Uno, el primero, que nació y murió, fue un procedimiento de compra -sobre el que luego hablará el Gerente General- y, otro, fue uno de los modelos alternativos que buscamos para llegar lo antes posible, que es el de arrendamiento. El señor Peña estuvo involucrado en estos dos proyectos, que se hicieron transversales en esta nueva forma de gestión, con el objetivo de llegar a un resultado y que no se perdiera en los laberintos del Estado. Efectivamente, en uno de ellos llegamos a un resultado, pero el detalle lo conoce más el Gerente General, que está en el Puerto desde hace más tiempo que yo, que asumí en agosto de 2005.

SEÑOR DÍAZ.- Me voy a referir al escáner para seguir ese hilo conductor y luego pasaría a comentar cómo está pensada la seguridad en el Puerto y qué papel cumple la ANP en ese sentido.

El proceso del escáner no nació por un tema de seguridad, de búsqueda de droga, sino como una idea de posicionar al Puerto de Montevideo como uno de los puertos CSI de la región. CSI es la sigla en inglés para Containers Security Initiative. Estados Unidos de América elegía los puertos seguros y les daba esa categoría. Por varios años la Oficina Regional de Seguridad de Estados Unidos de América estuvo radicada en Uruguay, y atendía a Brasil, Paraguay y Argentina. La oficina estaba a cargo del señor Carlos Massa, y en el año 2006 se muda a Buenos Aires, con lo cual nos quedamos sin el nexo principal en materia de temas de seguridad, que para nosotros en 2004 era Estados Unidos de América. Y tanto es así que hasta teníamos teléfonos directos. Más que los contenedores, lo que les preocupaba era la actividad de los cruceros, y hacíamos un seguimiento si venían pasajeros de distinta nacionalidad y en caso de que hubiera problemas, parte del plan de seguridad era llamar a esta gente.

Nosotros nos quisimos posicionar como un puerto CSI. Yo fui a Estados Unidos; en aquel momento estaba en el cargo de operaciones y fui enviado por el señor Ministro Cáceres. Hicimos todas las gestiones con el Presidente del Puerto, ingeniero Loureiro, y no logramos ser puerto CSI por una cuestión de volumen. No teníamos el volumen suficiente para que Estados Unidos de América mandara a Montevideo un equipo que hiciera el análisis de riesgo de lo que se quería estudiar. Si no había un determinado volumen, no mandaban ese equipo, por una cuestión económica. Ellos conocían perfectamente cuál era el volumen que estábamos comercializando con Estados Unidos; por lo tanto, no nos ubicamos entre los primeros veinte puertos. Tampoco representábamos un riesgo para ellos; el posible riesgo esa era la otra razón por la cual podrían haber puesto el equipo.

Por un lado, nos sentimos bien, ya que no éramos un riesgo, pero perdimos la oportunidad de contar con ese equipo, con ese escáner, que lo queríamos usar más que nada para posicionar al puerto como un puerto seguro.

El procedimiento que se utilizó fue una licitación. Los primeros problemas estribaron en elegir si iban a ser de rayos equis o de rayos gamma, dos tecnologías diferentes. Reitero que en la elección empiezan los primeros problemas. El Puerto decidió utilizar la tecnología de rayos equis, mediante acelerador de partículas. Es una tecnología que solo genera radiación mientras está por así decirlo-, no como la de rayos gamma que tiene una pastilla -en este caso, era de cobalto- que genera radiación todo el tiempo. Desde el punto de vista de la seguridad personal, se entendió que uno está más seguro con el sistema de rayos equis por acelerador de partículas. Pensando en el futuro, en el sistema de rayos gamma la pastilla se va desgastando, sigue generando radiación, pero no permite ver las imágenes y hay que disponer de ese medio radiactivo. Eso que se había hecho en el año 2004, cuando asume el nuevo Directorio, se reafirma básicamente por el tema de los residuos, y todos los demás procesos siguen focalizados en los rayos equis.

Se hace la licitación y se presentan tres oferentes: uno de Estados Unidos de América, otro chino y otro que en principio era alemán y después fue francés; las compañías van cambiando de dueño y de país. Las empresas eran: Rapiscan, por Estados Unidos, Nuctech Company LTD, por China y Smith Heinmann, por Europa. Cuando se hizo el estudio de precios, notoriamente había una oferta más barata que la otra. Del primer estudio surgió que había una que no cumplía, Rapiscan, que queda afuera por cuestiones técnicas, y quedaron dos en carrera, una mucho más barata que la otra. El dato que complica esto es que a la más barata le encuentran un detalle en la configuración de la sociedad. La firma era Nuctech; en algunas hojas aparecía

el nombre con la característica Co. y en otras sin ella. Para quienes no éramos abogados era lo mismo, no veíamos la diferencia, pero ese factor fue fundamental, ya que para algunos, teóricamente, no se relacionaba la oferta con el oferente por un problema casi de logo. Los argumentos fueron muy fuertes y el proceso terminó declarándose frustrado o nulo después de varias etapas.

En el caso del arrendamiento, se solicitó la razón de urgencia al Ministerio de Economía y Finanzas. Previamente, se informó a la Presidencia de la República sobre todos los caminos que estábamos siguiendo, y en diversas reuniones acordamos que lo mejor era apurar el que para nosotros era el más rápido. Hicimos un análisis de los tiempos y llegamos a la conclusión de que el arrendamiento nos daba tranquilidad por dos años y que durante ese tiempo podíamos concretar un proceso de compra. Es lo que estamos haciendo; nos dimos como una especie de margen y, al mismo tiempo, una solución al puerto y al país. Tenemos un contrato firmado por un escáner -que estaría acá en los primeros días de diciembre-, que finalmente se adjudicó a la firma Nuctech con la operación de la firma suiza SGS, conocida por los controles de calidad. Hicieron un consorcio y se adjudicó de esa manera. O sea que el operador del escáner no va a ser directamente ninguno de los organismos, ni la ANP ni Prefectura ni Aduana, sino un operador que viene con él.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es decir que ese operador es de confianza de la empresa que alquiló el escáner. ¿Cómo van a monitorear el resultado de lo que se detecte?

SEÑOR DÍAZ.- Lo que hace la empresa es darnos una radiografía del resultado del escaneo, después de enseñarnos a interpretarlo. La interpretación siempre va a ser del Estado, no del funcionario. Están para asegurar que el equipo funcione bien y hay algunos datos que se ponen en la radiografía para saber que está penetrando lo suficiente algunas muestras, como hilos de cobre.

Nosotros firmamos un convenio llamado Puerto Seguro con los Ministerios de Economía y Finanzas, de Defensa Nacional y de Transporte y Obras Públicas, que dice que van a hacerse cargo del manejo del escáner. Ahora estamos en una etapa de recepción de las listas de quienes se van a capacitar; Aduanas y Prefectura ya las mandaron y nosotros estamos decidiendo cuál va a ser nuestro personal que va a estar capacitado para interpretar las imágenes. Pero la mayor parte de la operación estará a cargo de Aduanas, con un 80% de la decisión acerca de qué se escanea. El resto lo comparten, en su mayoría, la Prefectura y la Dirección de Inteligencia, y una parte muy menor la decide la ANP. Básicamente, queremos guardar nuestra parte para aquel cliente que no entró en el análisis de riesgo y que quiere ser escaneado. Esos son los que nosotros pediríamos al sistema Puerto Seguro que escaneara, pero no nos metemos directamente a hacer análisis de riesgo o a controlar los mecanismos de droga.

Como decía el señor Puntigliano, el puerto está funcionando con un nivel superior de coordinación al más alto nivel. En cuanto a su seguridad, tenemos el Código PBIP, y la autoridad designada por el Gobierno para ver que eso funciona es la Prefectura Nacional Naval. Esta creó la Secretaría de Protección Marítima, que en este momento está a cargo del propio Prefecto de Montevideo, el Capitán de Navío Jaunsolo. La Secretaría de Protección Marítima se reúne con Aduanas y con los OPIP del puerto -para nosotros, el principal es el señor Edison Peña porque pertenece a la Administración, pero también hay un OPIP de ANCAP que integra el flujo comercial, porque hay barcos que van directamente a La Teja y tienen un plan de protección propio-, y también están los OPIP de los subsistemas: la Terminal de Contenedores, los distintos depósitos, cada uno de los cuales tiene un encargado de seguridad, en primera instancia, bajo el paraguas de la Administración, y en segunda instancia, tutelados por la Secretaría de Protección Marítima.

Hay temas que se tratan en forma confidencial y otros que son más abiertos. De todas maneras, una vez por año estamos siendo auditados por los Estados Unidos de América. En realidad, ellos piden para hacer una visita de cortesía a fin de conocer cómo estamos funcionando y hacen recomendaciones, no solamente en Montevideo sino en todos los puertos. También han invitado a autoridades a ir a otros puertos.

El trabajo de nuestra oficina de seguridad arrancó en julio de 2004. El puerto debía estar certificado en cuanto a que cumplía con las normas internacionales y trabajamos con un grupo de personas para hacer ese plan. Contempla distintas cosas: control de accesos, control de buques, de operaciones, etcétera. Hay una serie de riesgos previstos que uno tiene que analizar en el contexto nacional y local del puerto porque las medidas que nosotros tomemos son válidas para nuestro entorno. Para nosotros, el tema terrorismo, que era uno de los puntos en 2004, no era un problema directo que preocupara a las demás autoridades. En otros países sí era lo principal; también participamos en algunos foros internacionales, y en algún caso el principal

problema de un puerto es la inmigración ilegal. Entonces, atacan eso. Nosotros hicimos nuestro análisis, lo sometimos a la consideración de la Secretaría de Protección, y en base a él, se tomaron las medidas para mitigar los problemas.

El escáner nunca fue una medida del plan de seguridad; es decir que no se consideró algo necesario. Hasta antes de hacer el llamado de arrendamiento, el criterio era que sería una buena norma tenerlo, ya que nos facilitaría el comercio. Pero ahora estamos cambiando; están apareciendo otros criterios de seguridad, y el escáner va a pasar a ser parte importante del sistema de seguridad del Puerto.

También es cierto que no podíamos disponer que necesariamente debíamos tener un escáner para ser aprobado, porque corríamos el riesgo de no llegar. Entonces, hicimos la mitigación con lo que teníamos a mano. Básicamente, el análisis de riesgo que propuso la Dirección Nacional de Aduanas de alguna manera contempló esto.

Por otra parte, cuando el GRID -Grupo de Represión del Ilícito de Drogas- o la DIVIN han pedido algo puntual al Puerto, en algún caso me encargué personalmente -porque lo básico es mantener la información en un grupo cerrado-, en otro compartimos el trabajo con el Capitán de Puertos y en algún otro caso, con alguien más, pero siempre nos manejamos en un círculo muy cerrado. Todo depende de cómo haya llegado la noticia o el aviso. Por ejemplo, en un caso había que avisar cuándo salía un buque coreano. No sabíamos cuál era, pero teníamos que avisar previo a cualquier salida, porque alguien iba a hacer algo. Estuvimos atentos a todas horas del día, inclusive, en la madrugada. Yo no podía decir que me avisaran solo cuando salía un barco coreano. Hasta que apareció el problema -por suerte, apareció-, realmente fue bastante complicado dar esa información. Lo que quiero decir es que si preguntan, nosotros tenemos la respuesta.

Me voy a referir a la nota. Esta persona nunca habló con la Administración Nacional de Puertos; tampoco tenía por qué hacerlo. Su nexo normal por el tema drogas debería haber sido la División Inteligencia de Prefectura o el grupo dependiente de la Presidencia de la República.

Como dije al principio, si el tema era de seguridad, la oficina está en Buenos Aires. Nosotros tenemos los contactos, pero nadie nos llamó. Si nos llaman, dependiendo de la bandera del barco, etcétera, podemos dar información, aunque algunos datos siempre hay que manejarlos de manera confidencial.

Tomamos muy en serio el tema de la seguridad. A nosotros nos dolió más que a muchos que dijeran que no estábamos colaborando. Menos nos gustó que se dijera que había corrupción. El problema es que esto fue dicho de forma tan genérica, que cayó todo el mundo adentro de la bolsa, y se crearon confusiones.

Repito que por el relacionamiento no tenemos injerencia directa en la DEA ni en ninguna asociación que se dedique al control de drogas en el exterior. El mecanismo oficial es la comunicación con su par en el Estado, y en este caso, no somos nosotros.

Ahora el puerto nuevamente está certificado. Todos los años hay que mantener la certificación y todos los años se debe hacer un nuevo análisis de riesgo para ver si las condiciones cambiaron o no.

Para que tengan una idea, para nosotros el principal problema era la gente que salta la verja; básicamente, se trata de bolivianos y de peruanos de la Ciudad Vieja. Hay en el orden de cuatro a cinco detenciones diarias de gente indocumentada que salta verjas; estas personas son derivadas a Prefectura. También hicimos averiguaciones para saber cómo había llegado esa gente al país, etcétera. En un ranking de problemas, ese era el principal. No nos habíamos focalizado en la droga como el principal problema; posiblemente, ahora haya que incorporarla con más detalle.

SEÑOR YANES.- Quiero hacer un resumen de lo que sucedió desde que apareció la nota hasta que la Comisión trató el tema, y de lo que se dijo hoy. Si los señores Diputados quieren formular preguntas, prefiero hacer mi exposición al final.

SEÑOR TROBO.- Como anunciamos al principio, tenemos algunas interrogantes que tienen que ver con otros temas de la vida del Puerto; el señor Presidente verá si está en condiciones de responderlas hoy o si habría que reunirse en otra ocasión.

Tengo algunas consultas sobre el asunto que nos convoca: ¿el Puerto ya ha definido dónde va a ubicar el escáner? ¿La ubicación del escáner va a representar una mayor dinámica en el tránsito dentro del recinto portuario? Como montevideano veo las largas colas fuera del Puerto de Montevideo, que complican bastante; imagino que también complicarán a la Administración. Se me ocurre que este problema tiene que ver con las constataciones que se realizan para el ingreso, etcétera. El escáner, ¿va a representar otro problema para la circulación? ¿Está previsto este tema? ¿Tienen la posibilidad de facilitar esto?

También me preocupa la intervención del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, si es que la tiene -creo que sí-, porque no escuché que lo nombraran en ningún caso. ¿En qué medida este organismo también es responsable de la constatación de las mercaderías dentro del recinto portuario?

Uno tiene la sensación de que hay algunas dificultades que no se han podido resolver, y de que en la medida en que el Puerto siga creciendo, estas también van a aumentar. Pienso que ello merece alguna reacción. En la Legislatura pasada recibimos la visita en alguna Comisión de los despachantes de aduana que pedían se les permitiera instalar un escáner para que las mercaderías fueran controladas. A lo mejor, el Puerto, como socio de la Terminal Cuenca del Plata, también tuvo el propósito de que se pusiera un escáner. ¿Esas iniciativas redundan? ¿Podrían complementarse con la iniciativa del escáner, que tiene como propósito principal el control del tipo de mercadería y no la certificación? ¿La certificación la puede hacer un tercero? ¿Vale la pena hacer esa inversión en el Puerto de Montevideo?

Tengo estas interrogantes en la medida en que se me dice que en el futuro el propósito de la Administración es tener más escáneres para poder desarrollar actividades de constatación y prestar servicios a terceros. No tengo claro cuál es ese panorama.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- La primera pregunta del señor Diputado tiene que ver con la ubicación; la segunda, con la participación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y, la tercera, con nuevas formas posibles en la gestión del escáner.

Con respecto a la ubicación, hay un concepto de gestión -que también se utiliza a nivel internacional en todo tipo de empresas-, que consiste en que entre el oferente y el comprador no se hace una especificación unilateral sino que se interactúa; generalmente, el oferente tiene mucha experiencia, ya que ofreció el mismo producto a muchos compradores. Esto hace que hoy en día, la relación entre el que compra y el que vende sea distinta a la tradicional. Antes, yo decía: "Quiero esta lapicera", y sabía qué quería, pero hoy en día cuando, uno interactúa con el que vende, aprende que hay otro tipo de lapiceras que pueden ser mejores, etcétera. Esto también es válido para el escáner.

En realidad, ya manejamos algunas ideas, pero vamos a interactuar con ellos. Me decía Edison Peña que van a venir a Montevideo a analizar la operativa en conjunto, porque ellos recogen la experiencia de otros puertos y ven qué ventaja puede tener ubicarlo en un lado u otro. De todos modos, más allá de que tal vez puedan aportar algo, la decisión, en definitiva, va a ser nuestra. Vamos a enriquecer nuestras ideas con lo que ellos puedan aportar y a tratar de hacer esto de una forma que no interfiera con los problemas a los que se hizo referencia en cuanto al tema de los camiones.

Cuando hablo de ubicarlo, me refiero a dónde vamos a hacer las operaciones en general, porque se trata de un escáner móvil. En realidad, vamos a elegir los puntos donde va a funcionar dentro de la operativa general; no va a ser en un punto fijo dentro del Puerto. Esto nos da una flexibilidad muy importante.

Respecto a la participación de las autoridades que correspondan -hablamos de la Dirección Nacional de Aduanas, de la Prefectura Nacional Naval, de la Administración Nacional de Puertos y del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca-, fue importante la aclaración que hizo el ingeniero Díaz al distinguir que hay una parte meramente técnica. Como se trata de una radiografía -emplea rayos equis- que identifica un montón de cosas, tenemos que ver que eso funcione técnicamente bien -por eso lo hace una empresa-, pero la evaluación definitiva la hacen los actores portuarios. Tengo entendido -aunque no es una certeza- que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca también va a participar en la evaluación.

SEÑOR DÍAZ.- El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca se sumó después al emprendimiento. Originalmente, no integra el Convenio Puerto Seguro, por eso no lo mencioné. Sin embargo, hay una nota del Ministerio donde manifiesta interés, inclusive, en trabajar con los automóviles de

desembarque de Buquebus. De manera que hay una idea de participación, aunque no se ha acordado todavía.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Me parece importante decir que gracias al relacionamiento internacional que tenemos, hemos visto operativas de escáner de distinto tipo: en algunos puertos dentro de la terminal de contenedores y el concesionario de la terminal se ocupa de que exista un escáner y lo opera. Podría hablar de múltiples formas posibles, de las cuales no descartamos ninguna. Nos parece que la que estamos utilizando hoy es la más adecuada para el Puerto de Montevideo, pero los tiempos cambian y uno tiene que actualizarse para ver cómo logra la operativa más eficiente.

La propuesta de los despachantes de aduana la hicimos llegar y fue uno de los procesos que iniciamos en paralelo. Sin embargo, la descartamos porque ellos proponían una forma que tal vez nos habría permitido llegar más rápido al escáner, pero que el Ministerio de Educación y Cultura entendió que no era conveniente porque cargaba al comercio exterior porque ellos cobraban por despacho para pagar el costo. Efectivamente, si uno mira como país y como facilitador del comercio exterior, tal vez esa no hubiera sido la forma más adecuada. De todos modos, hay que destacar el esfuerzo de los despachantes, que han trabajado con nosotros, están preocupados por el tema y buscando soluciones. Aquí reitero la ventaja competitiva que tiene Uruguay y no tienen los demás países de la región en cuanto a trabajar como comunidad portuaria en conjunto; el sector privado y el sector público trabajan de la mano, independientemente de los gobiernos que pasan. Esto hay que destacarlo.

La otra propuesta fue de Terminal Cuenca del Plata y Montecon S.A.; hablaron entre ellos sobre la posibilidad de tener un escáner común. No llegaron a concretar esta idea pero la hubiéramos analizado. Sé que se conversó el tema entre las dos terminales porque me informaron las personas correspondientes, pero la idea no se concretó. Llegado el caso, tomaremos en cuenta la propuesta si la estimamos conveniente.

Como autoridad portuaria debemos tener la mayor flexibilidad posible porque el mercado internacional en que nos movemos es sumamente dinámico y tiene unas tasas de crecimiento muy importantes.

En cuanto a lo que se decía sobre los camiones y las largas colas, quiero señalar que el puerto es un nodo de la cadena logística y una interfaz entre agua y tierra. Como interfaz, la Administración Nacional de Puertos tiene gran responsabilidad por la parte de agua, donde hicimos grandes esfuerzos y el año pasado batimos los récords en los volúmenes de dragado; tenemos el puerto dragado lo máximo posible, porque de lo contrario se nos caen los muelles que están fundados a diez metros. Eso habla de una gran satisfacción de los armadores.

El lado del agua lo optimizamos tanto que el armador respondió con gran fuerza. Maersk incrementó la carga en Uruguay, viene mucha carga de Argentina. Hamburg Süd también aumentó su carga en nuestro país y Mediterranean Shipping Company, que se había ido, volvió al Uruguay y tenemos unas tasas de crecimiento superiores a las expectativas. Pero como se trata de una interfaz entre agua y tierra, este crecimiento impacta.

El lado del agua es más sencillo que el de tierra porque es un dominio casi absolutamente nuestro. En cambio, del lado de tierra está el operador, la Aduana y una cantidad de actores, y el esfuerzo por las mejoras -que estamos haciendo en forma coordinada- implica que los demás integrantes de la actividad portuaria también realicen los esfuerzos posibles. Por ejemplo, los operadores de contenedores consideraban que iba a haber tasas de crecimiento de entre 6% y 8%. Nosotros decíamos que iba a haber una tasa superior al 10% -como uno tiende a ser conservador en estos números estimaba un 11%- y hubo una tasa del 14%. Esto se vuelve a repetir este año. El año móvil está en 23% y el año de enero a setiembre en un 19%; pensamos que finalmente vamos a andar en un 18%. Es importante que el sector privado entienda también que las tasas de crecimiento serán altas, en la medida en que la infraestructura lo permita, por la política agresiva del lado del agua y en el hinterland, con presencia en Bolivia, Paraguay, Argentina y Chile, tratando de hacer de Uruguay un centro logístico regional porque le conviene a todo el país y es un proyecto común que trasciende los partidos políticos -por suerte es así-, y la política de relacionamiento internacional. Para ello tenemos que reaccionar en conjunto. Creo que la madurez de la comunidad portuaria es un aspecto importante en ese sentido.

SEÑOR BOTANA.- Voy en el sentido de las últimas respuestas del señor Presidente.

Quiero decir que me ha producido mucha satisfacción esta convocatoria del señor Diputado Trobo -por la forma en que la hizo; de modo absolutamente constructivo y poniendo arriba de la mesa temas importantes- y el conjunto de respuestas que hemos recibido. Realmente, nos hablan de que ha sido bueno que el Presidente de la República, en este campo, haya dado una oportunidad a la inteligencia y a la experiencia adquirida. Creo que esta evolución que está teniendo el Puerto -desde aquel prolijeo que se produjo con el tema, incluso, desde que la terminal de contenedores pasara al área privada, de que se empezaran a clarificar algunas cosas y con toda esta evolución que nos está poniendo en caminos de gestión y de competencia con los demás puertos del mundo-, son una buena noticia para un país que, si bien nació a partir del puerto, mira muy poco a su puerto. Es más, las preguntas que nosotros tenemos, en general, algunas de las interrogantes, son como las que hizo el señor Diputado Trobo y vienen del lado de la tierra. Nos preocupa, por ejemplo, conocer si existe un registro total de los camiones que se mueven dentro del Puerto y si se les hace inspecciones vehiculares periódicas, por denuncias que hemos tenido en ese sentido en la Comisión. Y también nos preocupaba el último tema que el Presidente acaba de aclarar, de que se está tratando de mejorar la agilidad del trámite, porque hay que compatibilizar seguridad e inspecciones con agilidad. El transportista de carga no puede pasar días y días sin descargar, no puede ser condenado a once trámites distintos, a pasar por once inspecciones diferentes. La ciudad de Montevideo no debería tener que soportar esta presencia permanente de camiones que entorpecen el tránsito. Pero vemos que se está trabajando en el tema. Esta había sido una preocupación de la Comisión hace un par de años, y vemos que se está trabajando. Así que venía muy en el mismo sentido de lo que estábamos hablando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una pregunta que, precisamente, ayer me formularon. Me gustaría saber si la ANP está tomando los pesos de las cargas de los camiones que entran y los derivan a la Dirección Nacional de Transporte.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Voy a hacer un resumen de las preguntas para asegurarme de no olvidar ninguna. Una de las preguntas era si existe un registro total de vehículos. Otra pregunta consistía en si existen inspecciones periódicas de los vehículos. El tercer asunto refiere a cómo estamos resolviendo el tema de los camiones en la calle. El cuarto tema es si las cargas están siendo pesadas y estos valores están siendo informados al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR BOTANA.- No me interesa solo el tema de los camiones en la calle sino el tiempo de demora de la descarga.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Para la respuesta de casi todos estos asuntos voy a ceder la palabra al Gerente General, que está más al tanto del tema operativo. Puede ser que le ceda la palabra también al Gerente de Operaciones.

De cualquier manera, hay algunos temas que hacen a la transformación portuaria, que son globales, y quisiera hacer mención a ellos.

En este trabajo de acelerar los procesos en la ANP hay algunos proyectos que son claves para la mejora de la gestión y para el menor impacto en la ciudad de Montevideo. Esto lo vemos como un posible problema en otros puertos, pero concentrémonos, por ahora, en el Puerto de Montevideo. Entre estos proyectos hay uno que al inicio de la gestión identificamos como clave para la mejora administrativa y el menor impacto en la ciudad. Me refiero al Proyecto Acceso Norte, que se está completando en esta nueva etapa de gestión de proyectos. Recientemente firmamos un contrato que nos permitirá rellenar siete hectáreas dentro del Puerto para un área donde se va a concentrar la gestión administrativa. Los camiones van a entrar por el acceso norte del Puerto y van a esperar adentro.

Este proyecto está entrelazado con otro, que es el Proyecto de Puerto Seco de La Tablada. Estamos reservando posibles cuatro áreas de Puerto que nos permitan un mayor desarrollo de la actividad portuaria y sobre todo logística, que necesita espacios más generosos que los que hoy tiene. El florecimiento de la actividad logística hace que los espacios en los depósitos que hay en el Puerto de Montevideo no alcancen. Como este es un gran negocio para el país, estamos en camino de desarrollar un puerto seco en La Tablada, que tiene además una conexión ferroviaria. Lamentablemente, en un tramo de esa conexión hay algunos asentamientos. Los puertos del mundo se están desarrollando con áreas más generosas, un poco distantes, que permiten la construcción de depósitos para algunas cargas -tal vez algunas no necesitan un puerto libre-, con

una especie de "shuttle" ferroviario a fin de mover cargas de un lado a otro sin impactar negativamente en el tránsito. Este problema impacta en los vecinos, por la presencia de camiones, por la actividad en depósitos. Por eso estamos coordinando en forma intensa todos estos aspectos con la Intendencia Municipal de Montevideo.

Además de ver los problemas particulares, también vemos los problemas globales que permiten la solución de los primeros. Estos son dos ejemplos -podría mencionar más- que nos permiten el reordenamiento, apartándonos un poco del Plan Maestro original realizado hace muchos años y que hacía que coexistieran muchas actividades de carga que a veces tienen dificultades de compatibilidad. Manejamos una pequeña desviación del Plan Maestro para tener áreas de contenedores, áreas forestales, tal como lo vemos en los puertos más modernos. Hemos aprobado una iniciativa privada para una terminal de productos forestales, donde va a haber un muelle C, un área concentrada de cruceros y demás, que nos permitirá trabajar como un puerto moderno.

Es lógico que la dinámica cambie y que en el Plan Maestro original no se puedan prever todas las cosas. Mantuvimos el espíritu del Plan Maestro, pero adaptándolo para lograr un Puerto moderno.

SEÑOR TROBO.- ¿Ya se ha hecho?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Tenemos un diseño de cómo queremos que sea el Puerto, y con mucho gusto podemos enviarle un plano que muestre las distintas áreas.

SEÑOR TROBO.- El doctor Puntigliano sabe mejor que yo que las definiciones del Plan Maestro para el Puerto son esenciales, son las vísceras del procedimiento, sobre todo en la proyección hacia el futuro. Una de nuestras preocupaciones es conocer cuáles son las definiciones estratégicas del Puerto de Montevideo hacia el futuro. En ese sentido, sería muy interesante conocer la revisión -si se le puede llamar así- que se está haciendo del Plan Maestro y su proyección hacia el futuro.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Las modificaciones son pequeñas y tienen carácter correctivo. Por ejemplo, en vez de tener muchas cargas entreveradas, creamos áreas específicas. Las modificaciones son de ese tenor.

SEÑOR TROBO.- En la página web del Puerto de Montevideo no encontré el Plan Maestro.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Lo retiramos porque no es un documento vinculante sino orientador. Ningún puerto del mundo pondría como documento vinculante un plan maestro, cuando sabe que la dinámica de los puertos en cuatro años varía radicalmente. Sería casi un suicidio, sería como atarse de pies y manos y decir: "sigo por este camino aunque la realidad ha cambiado". Con mucho gusto podemos enviar a la Comisión un plano actualizado.

SEÑOR TROBO.- Podríamos ir a visitar el Puerto.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Con mucho gusto, y hablar in situ de los cambios.

SEÑOR DÍAZ.- En cuanto a los problemas del ingreso, del múltiple trámite y de las colas de los camiones, estamos trabajando a dos niveles: a mediano y a corto plazo. La decisión de arrancar con el acceso norte la tomamos al principio de la gestión, pero para completar los procesos que se mencionaban hoy -firmar todos los contratos y cumplir todas las etapas- tardamos dos años. Ahora tenemos firmado el contrato y se ha acordado cuál será la circulación de los camiones. En ese sentido, también se trabajó con la Dirección Nacional de Vialidad. La obra de relleno de las siete hectáreas y media va a demandar tres años. De cualquier manera, en el pliego se estableció que una parte debía quedar utilizable al año. Es decir que la solución la vamos a ir creando. La idea final está clara, pero no es una solución a corto plazo. Es decir que con esto no dejamos contento a ninguno de los transportistas que esté haciendo cola. La solución para el mismo acceso norte es abrir en este año uno de los portones -cuando uno viene por la Central Batlle se encuentra con que ya hay un portón- para ingresar toda la carga que no pesa, que es mucha. Esta carga no debe ser pesada porque el mecanismo

de control se hace mediante el "draught survey", es decir, mediante el control de calado en el buque. Esto es: los barcos chiperos no se pesan; se mide el calado, cuánto se hundió el barco, y por diferencia de calado se sabe cuánto es el peso. La carga forestal, la madera en rolos, que por ahora sigue existiendo pero todo indica que va a ser sustituida en poco tiempo por chips, hoy tampoco se pesa. Si analizamos las colas, verán que mucho de lo que está trancando es mercadería que no tendría por qué entrar por esa puerta. El arroz tampoco pesa. Tenemos identificados algunos productos de estos.

Otra cosa que hicimos fue conversar con los transportistas y las terminales, y analizamos los problemas de a uno para intentar solucionar aquellos que repercuten más. Ahora tenemos una baja en el movimiento de carne; por eso, hay menos cola que hace dos meses. Pero a principios de noviembre la situación va a cambiar. Nosotros nos reunimos primero con la gente de INAC y luego con todos los frigoríficos para ver si era posible hacer que la carga llegara más fluidamente y no toda junta. Se nos contestó que sí y esa es otra de las herramientas que vamos a utilizar: disponer de las 24 horas del día. Tanto la Administración Nacional de Puertos como la Dirección Nacional de Aduanas están; el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca contestó que también iba a estar; las terminales también están. Ahora, hay que convencer a la gente de que manden la carga cuando hay poco trabajo. Pero destacamos que hay muy buena disposición. La gente es receptora de los problemas y plantea soluciones.

Después hay una propuesta de abrir un nuevo acceso por la calle Washington. Hoy es un acceso que está abierto, pero exclusivamente para la obra de TCP. La idea es que por ahí se puedan manejar contenedores vacíos con la inspección correspondiente para sacar de las colas aquello que no se pesa y dejar que las balanzas trabajen solo para aquello que se necesita pesar. Hay algunas ideas más como poner alguna balanza interna para el peso interno.

Hay un plan de acción que también podemos hacer llegar. No se está trabajando en forma desordenada. Hay un plan; hay compromisos de las terminales. La Terminal Cuenca del Plata sobre fin de mes estaría recibiendo, además de dos grúas nuevas, algunos equipos con que posiciona y entrega contenedores, que también fue diagnosticado como un problema. Cuando faltan estos equipos se generan colas porque no se entrega a tiempo. Ahí tenemos una solución ya próxima.

Sí tenemos un plan y en el corto plazo nos va a dar para tirar más o menos un añito. Si las cargas siguen subiendo al nivel que venimos, vamos a tener otro problema. Pero dentro de un año será utilizable parte del acceso norte y creo que la solución quedará resuelta para el futuro.

En cuanto al registro de los vehículos, sí existe uno. Todos los vehículos de transporte de carga que ingresan al puerto deben estar registrados previamente. Hay un sistema de acceso mediante órdenes de trabajo que funciona a través de la "Web". Hay una lista de empresas que pueden intervenir en esta orden. Fueron los transportistas quienes pidieron ser parte de la cadena. Sí se registran y sí tienen un permiso tramitado ante la Administración Nacional de Puertos -es la página visible en la "Web"-, pero otorgado por la Prefectura Nacional Naval. Quiere decir que es un sistema combinado: entran a nuestra página, pero lo atiende otro.

También existen inspecciones periódicas. Dentro de los requerimientos se pide que los camiones estén habilitados por el SUCTA en la planta ubicada en Ruta Nº 5. Asimismo, hay inspecciones del órgano de control, ahora más esporádicas y, tal vez, a requerimiento de parte. De todas maneras, sí hay inspecciones en el puerto.

SEÑOR TROBO.- Entonces, hay un acceso previsto para la zona norte y otro para la zona sur, que se van a habilitar a la brevedad. ¿De qué depende? ¿Son cuestiones burocráticas, una obra o alguna cosa de esas características?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Estas son las soluciones que se están manejando, pero tienen que ser aceptadas por todos los actores de la comunidad portuaria. No quiere decir que mañana unilateralmente la Administración Nacional de Puertos pueda abrir los accesos. Eso hay que coordinarlo con la Dirección Nacional de Aduanas y con la Prefectura Nacional Naval.

Si los tiempos dependieran solo de nosotros, tal vez, abriríamos estos accesos mañana, pero la coordinación con las demás autoridades es un elemento no menor.

SEÑOR DÍAZ.- En las reuniones de coordinación estamos viendo los requerimientos de la Dirección Nacional de Aduanas y estamos comprando algún contenedor para que sirva de oficina. Todavía hay algún problema logístico a resolver, pero no hay una negativa a esta propuesta. Son soluciones factibles.

En el otro asunto que queríamos trabajar era en el documento único de ingreso al puerto. Ya vimos que existen en otros países. En particular, estuvimos presentes en el puerto de Le Havre y vimos que el camión entra solo con la lectura de la matrícula y todo el mundo sabe lo que va a hacer. No se usa documento papel; todo el documento es electrónico y como es un camión esperado, sigue por las etapas; así se van registrando cosas, pero no se pide documentación. Acá hay mucha documentación que se pide. Cuando se trabajó el documento único fue en el año 2001 y nos creíamos que los únicos actores que había eran la Dirección Nacional de Aduanas y la Administración Nacional de Puertos. Entonces, este documento no cumplía todas las etapas. Ahora, hay muchos más intervinientes en la cadena. Entonces, se tiende a hacer un documento único y, en lo posible, que sea electrónico. Estamos trabajando para ello. Es una inquietud que plantearon los transportistas, pero que ya estaba en la Ley de Puertos. En uno de los decretos reglamentarios dice que hay que tener una orden de trabajo como documento para entrar y queremos modificar ese documento para que sirva para todos.

A fin de que se entienda, quiero decir que no todo el transportista que viene a buscar carga tiene la documentación cuando llega al puerto. El puerto se convierte en un centro de reunión, donde la gente llega y el despachante o el importador se acerca a darle los papeles. Entonces, uno ve el camión parado, pero no porque esté detenido debido a que algo ande mal. Es más: hay muchas veces que el camión queda sin conductor; deja la chata y se va. Hay múltiples factores. Entendemos que todo esto conforma la realidad que no pudimos cambiar. La idea era que la gente viniera con el documento pronto. Pero los gestores o el sistema pudo más y hay alguien que les entrega el documento en la puerta del puerto. Trasladando esa operativa al acceso norte, se lo quitamos a la ciudad y los camiones que entren lo harán en forma fluida. SEÑOR PUNTIGLIANO.- Me gustaría agregar una experiencia internacional al respecto.

En muchos puertos del mundo -lo he conversado con las autoridades del puerto de Hamburgo, con quienes tengo una relación muy fluida- pasa que en las terminales de contenedores ellos prevén la automatización de muchas cosas, pero hay una lógica del transportista que es imprevisible e igual se acumulan los camiones y necesitan espacios para eso. Igualmente, hay puertos que han logrado solucionarlo de mejor forma y nosotros estamos analizando otras experiencias. La presencia del ingeniero Díaz en el puerto de Le Havre tiene que ver con eso. Ese era uno de los aspectos que nos interesaba ver porque sabíamos que allí la situación es muy buena. Estamos permanentemente actualizando el conocimiento y viendo cómo se mejora la forma de gestión para tratar de implementar acá todo lo que se pueda.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una de las preguntas era si en la ANP se pesaba y si se enviaban los datos al Ministerio.

SEÑOR DÍAZ.- La ANP pesa e ingresa la información al sistema informático. Se hicieron las coordinaciones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que ellos, directamente, tomen la información de allí. No existe un envío de información al Ministerio por medio de una boleta de pesaje; la información se introduce al sistema y se le dio una clave de acceso para que pudiera ingresar. A quien se le da la información vía papel es al transportista; a él se le entrega una tirilla.

SEÑOR TROBO.- Hace un rato el Presidente manejó algunas cifras interesantes de perspectivas de aumento del tránsito del Puerto de Montevideo y acerca de que la realidad había superado los análisis previos. Quisiera hacer algunas preguntas al respecto para ir al tema de las necesidades del Puerto para ampliar su capacidad.

¿Cuál es la información más relevante sobre lo que era esperado y lo que resultó? A partir de allí, ¿cuáles son las proyecciones sobre lo que será el desarrollo futuro del Puerto de Montevideo y de qué depende que ese crecimiento esperado se pueda gestionar? Porque puede haber muchas expectativas, pero cuando llega el momento no tenemos las capacidades físicas necesarias.

Además, hemos visto -con alguna preocupación- informaciones periodísticas sobre procesos que se iban a poner en marcha en el puerto, en competencia de distintos actores, que finalmente caducaron. Asimismo, hay inversiones en las que -según se informa- no han corrido los tiempos que se habían pactado originariamente. Inclusive, algunas de esas inversiones tienen que ver con el Puerto, dado que este es socio de un negocio que se realiza allí dentro, como la Terminal de Contenedores Cuenca del Plata. Por supuesto que nos interesaría conocer cuál es la perspectiva de desarrollo de ese proyecto. También hemos visto información periodística, en algún caso hasta información atractiva -por lo exótico de la idea, para lo que son nuestros puertos- acerca de la creación de una isla para que allí se pudieran hacer operaciones de contenedores. ¿Cuál es la perspectiva? ¿Qué se está pensando hacer? ¿El Puerto de Montevideo tiene decidido que se establezca una nueva terminal? ¿Se va a llamar a licitación? ¿Cuál es el procedimiento que se va a usar? ¿Cuáles son las expectativas que hay respecto de esa cuestión que, por supuesto, es un tema muy importante?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Este es un tema muy amplio, pero me gustaría enmarcarlo en algunos ejemplos.

Cuando uno habla de puertos, hoy se tiende a pensar en movimiento de contenedores, y me voy a referir a ese como ejemplo de muchos otros negocios. Digo esto porque muchas veces se olvidan de otro tipo de negocios que no son movimientos de contenedores; estoy hablando de movimiento de maderas, de chips, de graneles, de pesca, de pasajeros, etcétera. Pero en el ejemplo de los contenedores podemos analizar muchas cosas porque, además, hay una tendencia general a la contabilización de cargas.

Lo primero que debemos entender es que tenemos un sistema nacional de puertos, y estamos inmersos en un sistema regional de puertos. En este sistema nacional de puertos nosotros podemos ser determinantes como país, inclusive como Estado, porque a pesar de haber puertos privados hay una interrelación entre ellos. Pero, reitero, estamos inmersos en un sistema regional de puertos y en una zona productiva regional. Por eso creo que en el sistema regional de puertos hay que analizar el sistema de puertos de la costa atlántica, donde voy a mencionar a seis puertos que son los determinantes. Todo lo que estoy diciendo tiene respuesta a la primera pregunta formulada por el señor Diputado con relación al crecimiento del puerto.

Antes, voy a explicar que es un TEU. Ustedes habrán visto contenedores de 20 pies y de 40 pies. Cuando uno mueve un contenedor de 20 pies, mueve un contenedor y mueve un TEUs; cuando uno mueve un contenedor de 40 pies, mueve un contenedor pero mueve dos TEUs; esa es la diferencia entre contenedor y TEUs.

Este sistema regional tiene seis puertos que son determinantes. El primero es el Puerto de Santos, que mueve 2:500.000 de TEUs; el segundo es el Puerto de Buenos Aires mueve alrededor de 1:500.000 de TEUs. Los otros puertos son el de Itajaí, que mueve alrededor de 600.000 TEUs; el de Río Grande, que mueve alrededor de 600.000 TEUs; el de Paranaguá, que mueve alrededor de 600.000 TEUs; y el nuestro, que el año pasado batió el récord de 519.000 TEUs y este año se encamina a mover unos 570.000 TEUs o quizás más. Estos seis puertos tienen dos características distintas. Algunos tienen un área propia a la que abastecen y están muy vinculados directamente. El Puerto de Santos es el puerto del Estado de San Pablo; el Puerto de Itajaí es el del Estado de Santa Catarina; el Puerto de Paranaguá es el del Estado de Paraná y el Puerto de Río Grande es el del Estado de Río Grande do Sul. Los primeros tres están muy cercanos entre sí; tienen "hinterland", se entrelazan, y no son lo que llamamos un puerto "hub", un puerto de distribución, sino que están captando la carga que está ahí. Los tres tienen grandes congestionamientos. Tienen grandes problemas que nos dan oportunidades a nosotros.

Tenemos el puerto de Buenos Aires, que tiene un rol parecido, a pesar de que la carga que viene del sur argentino no va a Buenos Aires para salir en los buques de mayor porte sino que está viniendo a Montevideo y a Río Grande. En lo que refiere a la carga del norte argentino que sí va a Buenos Aires, hay una voluntad de los transportistas y de los puertos del Paraná de evitar Buenos Aires, con lo cual se abre una oportunidad de negocios para Montevideo.

Entonces, tenemos el puerto de Buenos Aires, que también tiene un "hinterland" propio, y hay dos puertos que tienen un rol "hub" o parcialmente "hub", redistribuidor: los de Río Grande y Montevideo. En ese sentido, son los grandes competidores. Siempre se habla de la rivalidad entre los puertos de Montevideo y Buenos Aires, pero si uno analiza la carga que llevan, advertirá que este lleva su propia carga, y Montevideo lleva la suya y la de los demás: de Paraguay, de Bolivia -un poquito-, de Brasil y de Argentina.

Uno de los aspectos más importantes es la proporción de las cargas. En 1994, el 80% de la carga que salía por Montevideo era uruguaya; en 2006, bajó al 46% y el 54% iba del "hinterland" al "foreland" o viceversa. Esto ya revela una característica. No hay ningún otro puerto en la costa de estos seis que mencioné que tenga tanta proporción de "hub". Esto divide el negocio en dos partes: cómo atendemos un aspecto, el de la importación y la exportación, y el otro aspecto, el rol de distribuidor.

Sobre uno tenemos dominio porque podemos prever el crecimiento, ya que existe una correlación -hay una presentación muy interesante del Banco Mundial sobre ese aspecto, pero nosotros lo hemos corroborado con nuestros propios números; de hecho, hay un estudio sobre eso y lo voy siguiendo día a día- entre el producto bruto interno y el movimiento de contenedores o de TEUs, pero no es una proporción directa sino que es mucho más compleja. De hecho, si observan la evolución del producto bruto interno de los tres países: Brasil, Argentina y Uruguay -voy a dejar fuera a Paraguay-, advertirán que cae cuando se producen la crisis brasileña de los noventa y la argentina de 2002, y luego sube, pero en el negocio de los contenedores, a lo sumo, para el crecimiento, pero siempre sigue creciendo.

Se da un proceso que para entenderlo uno debe adicionarle a la tasa del crecimiento del producto bruto interno, dependiendo del caso, cerca de un 3% -hablo de la importación y exportación de la región; dejo de lado el "hub"- por el comercio, por el movimiento de vacíos, etcétera, y otro 3% por la tendencia de contenedorización de cargas. Y en la región tenemos una posibilidad bastante alta de contenedorizar cargas; esta modalidad está trascendiendo, está yendo más allá de lo que se preveía originalmente. Hoy hay carga, que en general sale a granel, que está saliendo contenedorizada y la razón es que existen vacíos. Entonces, a los buques de carga a granel a veces les cuesta competir con la carga contenedorizada. Esto nos permite entender esa correlación de las tasas de crecimiento; siempre tenemos que aumentarles un 6%. Si hablamos de la importación-exportación y lo pensamos de esa manera, con esta regla aproximada, uno diría que si el país no crece en producto bruto interno, la tasa de crecimiento del movimiento de contenedores debería ser cerca del 5% o 6%. Eso nos permite entender esa lógica distinta. Estamos hablando de la mitad del negocio, una mitad que tiende a achicarse, porque ya es un 46%, y este año va a ser menos, un 42%.

Hay otra oportunidad de negocio que sí está asociada a la región. En este tema uno depende mucho de los armadores, porque son ellos los que deciden dónde llevan la carga, con las presiones que existen sobre distintos aspectos. Hoy los armadores están muy contentos con Montevideo y las tasas de crecimiento de los tránsitos y trasbordos son importantes. Y antes de seguir adelante me gustaría distinguir estos dos conceptos: tránsito es la carga que llega al puerto de Montevideo, se sube a un camión y va para Brasil, Paraguay o Argentina, y trasbordo es el contenedor que llega al puerto y se sube a otro barco de menor porte para ser distribuido a Paraguay o a donde fuera.

Aquí uno puede hacer una interrelación y preguntarse: ¿de qué depende nuestra parte de trasbordo y tránsito? Naturalmente, del producto bruto regional, no del nuestro, porque nosotros no somos determinantes en la región. En este momento, si consideramos a Argentina, Brasil y Uruguay, con tendencia decreciente, la proporción del producto bruto interno en los tres países está en el 1,5%. Hace diez años era de 2% y la tendencia es decreciente. Esto no quiere decir que no podamos hacer negocios; nuestra población es creciente y el producto bruto interno per cápita ahora es mayor.

Entonces, como ahí dependemos de los demás, debemos estar atentos a lo que pasa en la región y a cómo son las cadenas logísticas y cómo podemos trabajar. Si yo hiciera esta correlación, les voy a decir que siempre es de por lo menos un 6% por encima del crecimiento del producto bruto interno. Y es más porque desde hace muchos años hubo una voluntad política que se ha mantenido y se fortalece con nuestra actitud de ser un centro logístico regional. Si dejáramos de dragar, si no desarrolláramos infraestructura, veríamos nuestro crecimiento topeado, porque debemos reconocer que uno de los topes que vamos a tener el año que viene, por ejemplo, deriva del hecho de que el Uruguay se durmió en el desarrollo de la infraestructura. No la desarrolló de manera suficiente, a tiempo, como para captar la oportunidad de negocios que tiene. ¿Que hubo razones para eso? Sí, naturalmente, una de ellas fue la crisis, porque es muy difícil decidir destinar dinero a invertir en infraestructura cuando uno pasa por esa situación. De todas maneras, visto a la distancia, el comportamiento anticíclico se hubiera demostrado como una buena solución y estaríamos captando más todavía. Bueno, como decía, la carencia de infraestructura nos va a topear este crecimiento.

SEÑOR TROBO.- ¿De qué tipo de infraestructura está hablando?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Por ejemplo, de infraestructura portuaria; usted mismo mencionó el atraso que tiene la TCP. Si no lo tuviera, podríamos captar más carga. Si el Muelle C se hubiera licitado con éxito y lo tuviéramos hoy, podríamos tener más carga. Estoy hablando de casos como esos.

SEÑOR TROBO.- ¿Y del dragado no?

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Nos hemos puesto a tiro con el dragado; era otra de las licitaciones que estaban trancadas por impugnaciones y otras cosas. En aquel momento tomamos una decisión que fue dura, pero que a la larga impactó muy positivamente en la actividad portuaria: el retiro del expediente del Tribunal de Cuentas, algo muy comentado pero que, a la larga, tuvo un impacto muy positivo. Hizo que viniera mucha carga a Uruguay, lo que se reflejó en las gráficas del año, ya que teníamos tasas de decrecimiento hasta que se empezó a dragar y pasamos a tener una tasa de crecimiento tan grande que fue un 14% acumulado en el año. Estos temas de infraestructura pueden llegar a topearnos el crecimiento, en particular, en materia de movimiento de contenedores.

Entonces, analizando los productos internos brutos de la región podemos pensar cómo se va a desarrollar el negocio. Con el producto bruto interno uruguayo podemos saber cómo va a ser la importación-exportación, y con el de la región, cómo va a ser el de trasbordo. Así podemos calcular cuál será nuestro crecimiento, pero no es suficiente. Les pido disculpas por extenderme en esto, pero creo que es bastante importante entender el sistema y yo mismo me metí en él para tratar de comprender.

En realidad, en este sistema regional portuario tenemos dos subsistemas: el norte y el sur. Uno es el Santos, Paranaguá e Itajaí, cuyos puertos están atendiendo ese "hinterland" poderoso que, en realidad, es el motor del producto bruto brasileño. Si Brasil fuera solo esa región no tendría el 5,5% de crecimiento del producto bruto interno; sería muchísimo mayor. Eso está arrastrando al resto de Brasil.

Es cierto que hoy Montevideo mueve algunos contenedores que van para esa zona -llegan a la ciudad y los vuelven a subir a un camión-, pero no hablamos de volúmenes importantes. Nuestra participación en ese mercado es ínfima; sin embargo, para nosotros se trata de una buena señal, de una señal de eficiencia.

Por otra parte, está el subsistema regional sur, que incluye Buenos Aires, Rio Grande do Sul y Montevideo. Estas ciudades sí están interrelacionadas. Un poco menos interrelacionada está Rio Grande y más lo están Montevideo y Buenos Aires, dado que Uruguay y Argentina están entrelazados como países.

Nuestra participación en este subsistema, con relación al producto bruto interno ronda el 7% y, en relación con la población, el 5%. Rio Grande do Sul tiene once millones de habitantes y U$S 51.000:000.000 de producto bruto interno. Reitero que la participación en población es de alrededor del 6%, y en producto bruto interno, 7%. En realidad, tenemos el producto bruto interno más alto de los tres; no lo era hace unos años.

En lo que tiene que ver con el mercado de contenedores, estamos en un 18%, es decir, tres veces más. En términos absolutos, estamos moviendo menos que Buenos Aires y que Rio Grande do Sul, pero en proporción al producto bruto interno y a la población, movemos el triple. También es muy importante entender este punto. Debemos entender este subsistema y que una de las claves para seguir potenciando el crecimiento es la integración física de la red logística de infraestructura; este tema esta fuera de toda discusión. Me refiero a la integración de ferrovías con Brasil, a la integración en la Laguna Merín, a que las carreteras no estén cortadas, a que los canales estén dragados, a que resolvamos el problema de los prácticos que estamos negociando con Paraguay y Argentina.

En realidad, Uruguay está trabajando mucho -trabaja desde hace muchos años- para que el MERCOSUR sea un mercado común de verdad, lo que ustedes saben no es sencillo.

Digo esto para enmarcar el asunto relativo al crecimiento. Hay una oportunidad de crecimiento regional. El crecimiento es enorme; es muy importante en Uruguay, pero lo es más en Argentina y en Brasil.

También debemos aprovechar la voluntad política de Brasil de desarrollar la parte sur del Estado de Rio Grande do Sul. Esta es una oportunidad logística para Uruguay.

En esto estamos embarcados; creo que esta visión, por suerte, trasciende todos los partidos políticos. Por ejemplo, estuvimos en Rivera hablando con su Intendente. El señor Intendente comparte esta visión, así como Diputados nacionalistas; en el Frente Amplio hay una visión común. Creo que la oportunidad logística que tiene Uruguay trasciende fronteras, lo que a nosotros también nos permite trabajar más tranquilos.

A continuación vamos a hablar de otros temas que planteó el señor Diputado, como su preocupación por inversiones que no se concretaron.

Es importante entender el tema de las inversiones. Cuando asumimos nuestro cargo en la Administración Nacional de Puertos, nos dimos cuenta de inmediato de que las obras de la Terminal Cuenca del Plata no se iban a terminar a tiempo. Aquí tenemos una responsabilidad política, que hace que la mitad del comercio exterior del país pase por allí. Uruguay necesita el desarrollo de esas obras. Conversamos con ellos para buscar una solución y elaboramos un cronograma de obras. Pero tenemos otro problema: el decreto que regula esta actividad; nadie nace sabiendo y no se pueden prever todas las cosas que pueden pasar en el medio. Por ejemplo, el decreto establece que se incurre en una infracción si la obra no está lista para diciembre de 2007 pero en el medio uno no tiene ninguna herramienta. En realidad, el 30 de noviembre de 2007 uno podría pararse en el lugar y decir que el muelle no está ni siquiera empezado, sin poder hacer nada. Solamente se podrá hacer algo si en diciembre de 2007 el muelle no está.

SEÑOR TROBO.- No entiendo cómo el Estado, siendo socio... O sea, el Estado es socio...

SEÑOR PUNTIGLIANO.- La Administración Nacional de Puertos es socia y, en virtud de ello, lo es el Estado.

SEÑOR TROBO.- Sí, perdón, el puerto es socio, tiene acciones.

Entonces, ¿cómo funciona esto? ¿Quiénes son los delegados del Puerto? Me imagino que, aunque sea accionista minoritario, conoce la marcha de la empresa, las vicisitudes que ocurren. ¿La Administración Nacional de Puertos tiene una información directa de sus delegados sobre lo que sucede? Pregunto esto para entender el funcionamiento.

Me parece bien que el Puerto sea socio de esa iniciativa. Lo que no me parece bien es que sea socio nominal y no tenga una intervención que permita prever y resolver esos problemas.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Respondo estas preguntas y después continúo con el análisis del problema del decreto.

La Administración Nacional de Puertos es accionista minoritaria; tiene algunos privilegios, como el voto de oro para capitalización. Es un accionista minoritario en el marco de la ley de sociedades anónimas. Tal como sucede en muchos negocios internacionales, el accionista minoritario está bastante limitado en sus potestades. Puede expresar su voluntad, pero la mayoría de las cosas se resuelven en el Directorio, no en la Asamblea de Accionistas. Podrá plantear que discrepa y que hay que apurarse en algo, pero las decisiones las toma la mayoría del Directorio. Y en el marco de la ley de sociedades anónimas, el Directorio está obligado a confidencialidad, inclusive, frente a la autoridad portuaria. Entonces, no es fácil ser socio minoritario en una situación como esta. Existe derecho a un síndico en la medida en que se supere el 5% de las acciones. Este síndico puede mirar en algunos números.

Pero, como venía diciendo, un decreto no puede prever todos los detalles y todas las cosas que pasan. Entonces, ser socio minoritario no es lo mismo que ser socio mayoritario; es mucho menos determinante y mucho más determinado. Con esto creo que el tema queda claro. Lo que pasa en cualquier otra empresa a un socio minoritario puede pasar en esta.

La empresa Terminal Cuenca del Plata expresa muchos motivos por los cuales se postergó la obra. Esto lo vimos en la realidad, porque aunque el decreto no lo establezca, uno puede saber si la obra se va a terminar a tiempo o no. Cuando asumimos, fue fácil darnos cuenta de que no iban a terminar a tiempo. Entonces, lo que nos correspondía como responsables era buscar la mejor solución para el país. Y buscamos una solución. En otros países, cuando un concesionario debe hacer una obra, no dice que va a tener la obra lista para

determinada fecha, sino que presenta un cronograma de obras. En base a ese cronograma se puede saber si se cumplen los hitos que llevan al éxito al final del camino. Pero en el decreto eso no está previsto así. Entonces, negociamos con ellos un cronograma de obras. Ahora sí tenemos un cronograma de obras con hitos. Esto cambió sustancialmente el relacionamiento; tenemos una política de relacionamiento continua. En todas las empresas hay problemas entre los socios; es parte de la lógica. Una gestión hábil consiste en tratar de resolver los problemas. En eso estamos. Tenemos nuestras diferencias, tratamos de resolver nuestros problemas comunes y trabajamos en conjunto, y punto.

Ellos tienen un cronograma de obras. Realmente, en algunos aspectos las obras están avanzando. Pronto se empezará con el pilotaje y llegarán dos grúas; esto va a mejorar la productividad, etcétera.

El señor Diputado mencionó la pérdida de algunos negocios. Hubo algunas iniciativas privadas. Una de ellas fue publicada en la prensa; imagino que usted hace referencia a una propuesta para pesqueros que se publicó. En realidad, esa propuesta no se alineaba con la estrategia y con lo que usted dijo era un elemento fundamental, que es el Plan Maestro. La propuesta de la iniciativa privada no se alineaba con el Plan Maestro. Y en el tema pesca, nos alineamos completamente con el Plan Maestro. Creemos que la propuesta del Plan Maestro de desarrollar el Puerto de Capurro para la zona de pesca -que tiene una operativa distinta; por eso está bien que esté separado del resto de la operativa, que aumenta la seguridad en el ámbito del Puerto y que tiene características bien distintas- que mantuvieron las distintas autoridades a lo largo de la propuesta del Plan Maestro, merece que nos alineemos y así lo hacemos.

Después de muchas reuniones de discusión -el viernes tendremos otra- hemos logrado que el inversor esté dispuesto a hacer esa inversión en el Puerto de Capurro.

Entonces, hemos acordado un camino: vamos a llamar a licitación y ellos serán uno de los tantos que se presentarán.

Realmente, ellos tienen voluntad de invertir y eso nos alegra. Ese es uno de los ejemplos. Le daré otro. Cuando nosotros asumimos, también enmarcada en el Plan Maestro, había una propuesta de una terminal para chips. Nosotros dimos la autorización para construirla porque era un proyecto que servía a la Administración Nacional de Puertos pero, por distintos motivos, tenía que pasar por diferentes instancias del Estado ajenas a la Administración Nacional de Puertos. Y en una de esas instancias del Estado, esa iniciativa privada que consistía en la propuesta de tener una chipeadora dentro del puerto, no fue aprobada. Esa idea cayó ahí y ahora tenemos muchas iniciativas privadas para esa área. Estamos tratando de resolver el problema porque para nosotros esa es un área que hace al desarrollo forestal y Uruguay tiene que darle una solución a la producción forestal.

Otro proyecto importante y en el que no se perdió inversión es el de muelle de Penco, que es la prolongación del Muelle C, que va a ser un muelle público, el Muelle B. Nosotros aprobamos la iniciativa privada, pasó por todas las áreas pertinentes del Estado y ahora está en manos del inversor presentar el proyecto concreto. Antes de fin de mes vamos a tener la propuesta concreta.

Se hizo referencia al otro gran tema portuario, que es el de la segunda terminal de contenedores. Debo decir que, realmente, hay muchas empresas interesadas. Hasta hace unos días eran ocho y ahora son nueve. ¡Hay nueve empresas interesadas en construir una segunda terminal de contenedores! Nosotros tenemos dos operadores a quienes queremos como tales: Terminal Cuenca del Plata y Montecon. Ambos, cada uno por su lado y a su manera, le han hecho bien al Puerto de Montevideo. Sin embargo, estamos en una condición de asimetría porque uno es un concesionario y puede definir sus propias ventanas, pero tiene que hacer una inversión y el otro es un operador portuario que trabaja en el muelle público, que no tiene que hacer esa inversión -tiene que hacer otra-, pero no puede disponer de ventanas. Entonces uno empieza a darse cuenta de que uno tiene unas cosas a favor y el otro, otras, que no se traducen en que uno pueda hacer una sumatoria y terminar concluyendo: "Este es el privilegiado". ¿Cómo se cuantifica económicamente el tener una ventana? Entonces, tenemos una situación de asimetría.

Pero, además, posiblemente el Puerto necesite desarrollarse y desde el comienzo de mi gestión planteé que había que discutir el tema de la segunda terminal de contenedores. Lo que no hay hasta ahora es una postura oficial pública sobre este tema, pero sí hay conversaciones con nueve empresas al respecto. Dos de esas empresas lo han hecho público y por ello las menciono: Montecon -que hizo una propuesta de la terminal de contenedores- y la otra es otra empresa, que junto con REPREMAR S.A., presentó otra iniciativa; ambas

plantearon propuestas para una terminal de contenedores. Aparte de ellas hay siete empresas más que están conversando con nosotros. Durante este año se hará pública una decisión.

SEÑOR TROBO.- Lo que se puede deducir es que, definitivamente, de acuerdo con las previsiones del Puerto, es necesaria otra terminal. Entonces, uno dice: "Yo escucho ofertas" y es porque se supone que, eventualmente, cualquier oferta se canaliza en una necesidad. A ello se debe mi pregunta sobre las perspectivas de crecimiento del Puerto de Montevideo y en qué plazos o en qué términos las capacidades que hoy tiene el puerto están saturadas, para empezar la cuenta atrás y definir cuándo deberemos empezar a resolver el problema de lo que va a faltar dentro de dos o tres años; de lo contrario, un día nos vamos a encontrar con un embudo. Yo veo que usted es un poco elíptico en su respuesta. Me dice: "Estamos conversando" y "No se hizo público", pero está la decisión, que es lo importante. Que se haga pública o no, en definitiva, es una formalidad a los efectos de que las empresas compitan, pero el Puerto tiene resuelto que haya otra terminal de contenedores, de acuerdo con la progresión de movimientos. Hemos manejado cifras y datos; en realidad, ustedes lo hacen mucho más familiarmente. No sé cuáles eran las perspectivas cuando se estableció la terminal actual, el cumplimiento de ellas, cuáles son las de futuro ni en qué momento será necesario que haya más capacidad.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Esa es, exactamente, la base de discusión. Los operadores existentes -TCP y Montecon- y la autoridad portuaria han discutido sobre la proyección, y de acuerdo con ella, la disponibilidad de infraestructura tiene que estar antes o después. Eso depende de la cuenta que uno haga y de la estimación de las capacidades propias existentes y de las que vienen.

La primera diferencia entre los operadores y la autoridad portuaria radica en la proyección de evolución. Los operadores hablaban de cifras de 8% y 6% y la autoridad portuaria de 10% y 11%, y la realidad ha demostrado que es de 14% y 15%. Es decir que, nosotros, siendo los que anduvimos más cerca, nos equivocamos a la baja. La percepción de los operadores era que el dimensionamiento de una posible segunda terminal o las capacidades actuales podían ser suficientes durante muchos años. Lo ha dicho Terminal Cuenca del Plata de manera frecuente. Inclusive, recientemente, en Amberes, ellos propusieron hacer una inversión adicional para contemplar ese crecimiento. Pero, inclusive, la valoración propia de Terminal Cuenca del Plata, la nuestra o la de consultores internacionales sobre la capacidad propia de la terminal también es distinta. Lo mismo pasa con Montecon. Uno de los aspectos a tener en cuenta es la rotatividad de la carga; hay que tener en cuenta con qué frecuencia rota la carga para saber cuántos contenedores se pueden mover. Hay demasiados parámetros en juego.

Nosotros tenemos un análisis que lleva a la conclusión de que es necesaria más infraestructura que la prevista hasta hoy con el Plan Maestro. Por tanto, hay que tomar las medidas correspondientes. Una solución posible es la que propone Terminal Cuenca del Plata: hacer una inversión adicional de U$S 100:000.000. Esa es una solución posible que hay que enfrentar con otra. Otra solución posible es la de plantearse que tiene dos empresas que están ofreciendo públicamente la inversión de U$S 130:000.000. Entonces, ¿por qué tomar una a condición de que no se haga otra mayor? Ahí entra la valoración de cómo va a crecer el mercado. Y es muy importante que la Comisión de Transporte y Obras Públicas comprenda lo siguiente: se trata de un mercado que tiene una parte muy predecible -la de importación y exportación- y otra muy volátil. Por eso, el riesgo de este negocio es importante. La parte del "hub" es muy volátil. Además puede haber muchos caprichos regionales y políticos que puedan incidir negativamente. Por eso manejamos este asunto con absoluta cautela.

En la actualidad no hay una postura oficial pública. Ello no significa que no haya una postura oficial.

SEÑOR TROBO.- Y en el marco de esa respuesta que me da el Presidente -que sigue siendo elíptica-, la acción de oro, ¿cómo juega? Porque yo me pregunto lo siguiente. Si los señores socios de la ANP en Terminal Cuenca del Plata han propuesto una inversión de U$S 130:000.000 adicionales, ¿ello significará que el socio minoritario que tiene la posibilidad de decir que sí o no a la capitalización de esa empresa determine el comportamiento ¿La determinación se hará en ejercicio de la condición de socio o en ejercicio de la condición de autoridad portuaria que quiere que el Puerto crezca, se desarrolle y tenga la mayor cantidad de servicios posible? Esto si la decisión de la empresa tiene que pasar por la opinión del socio minoritario, porque capaz que nos dicen: "Ustedes tienen que poner

treinta millones" y el Puerto responde: "Yo no pongo treinta millones", decidiendo así sobre el crecimiento de una empresa de la que forma parte.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Quiero distinguir dos aspectos. Una cosa es el aumento de capital social -ahí está el voto de oro- y otra la acción de capitalizar. Después de que se autoriza el aumento de capital, está la acción de capitalizar. Son dos acciones separadas. Si se entendiera que el aumento de capital es justificado, sea para lo que fuere -inversión, etcétera-, y si no tuviera otros fines, uno podría decir: "Autorizo el aumento de capital social". Después, tendría dos opciones: participar en la proporción accionaria para mantenerla o no participar y que se diluya. Esas dos opciones existen.

Creo que hay que distinguir dos cosas. Una cosa es ser autoridad portuaria y otra es ser accionista, y tenemos esos dos sombreros. Por algo la autoridad portuaria es accionista, y no lo determiné yo, sino la historia. Como accionistas, tenemos que tratar de no desalinearnos de la estrategia portuaria. Pero los Directores tienen un rol distinto al del accionista. Es como estar en dos empresas, situación en la que se quiere tener una visión integral del grupo. Pero el Director tiene un rol muy particular y compartimentado, porque por algo no puede compartir mucha información directamente con el accionista. Aunque el Director represente al accionista, la ley de sociedades anónimas impide que comente una cantidad de cosas con el accionista. Esa dualidad es difícil de llevar. En general -este es un concepto de gestión general-, los distintos actores de una comunidad portuaria tenemos los intereses del país, los intereses de los socios, los intereses de los clientes, los intereses de la autoridad portuaria. Todos son intersecciones de esos subconjuntos; todos tenemos intereses comunes e intereses distintos, y el arte de gestionar es conseguir consenso para llevar las cosas adelante. De eso se trata. Aunque nunca fue planteado oficialmente al Directorio, si la asamblea de accionistas propone elevar otra vez el capital social, consideraremos la propuesta y tomaremos la decisión que corresponda. En este momento no se ha planteado; todavía no veo la necesidad de eso.

La estrategia que se va a llevar adelante en el Puerto en cuanto a los contenedores es una decisión integral, y no puede depender de nuestra postura en la TCP. Es una decisión estrategia-país. No podemos comportarnos en el Directorio de la autoridad portuaria como accionistas de la TCP. Sería un error.

SEÑOR TROBO.- A los materiales que nos van a enviar sobre el Plan Maestro, me gustaría que se agregara información sobre los representantes de la ANP en la sociedad Terminal Cuenca del Plata, con sus antecedentes y currículum.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Durante nuestra gestión, tuvimos dos antes y dos después. Con mucho gusto les enviaremos la información sobre quienes trabajaron con nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- En síntesis, nos enviarán información acerca del plan director para el Puerto, un plano esquemático con las nuevas entradas para descongestionar el funcionamiento -son los transportistas los que nos plantean estos temas- y lo relativo a los anteriores y actuales representantes de la ANP en la TCP.

SEÑOR YANES.- Quiero aclarar la situación que se dio con el señor Diputado Trobo. Pido disculpas por el entredicho; el señor Diputado Trobo sabe que lo respeto mucho como parlamentario y como conocedor del tema. Mi aporte tuvo el fin de que la reunión se desarrollara lo mejor posible. De hecho, hace más de dos horas que estamos reunidos, y la charla fue muy rica.

Por otra parte, deseo referirme al motivo de la convocatoria. En aquel momento tanto el señor Diputado Domínguez como quien habla planteamos que la generalización de este titular de prensa no era una imagen correcta de lo que estaba pasando en el Puerto, aunque no negamos que en ese universo -como lo plantea la nota y se dijo hoy- haya elementos de corrupción, como en todos lados. Más allá de estar seguros de que esto era una generalización incorrecta, era una imagen jorobada frente a los esfuerzos de transparentar y modernizar el funcionamiento del Puerto; hoy queda claro que esa presunción era acertada. A pesar de que teníamos esas seguridades, convalidamos la inquietud que planteó el señor Diputado Trobo en su momento para tener la oportunidad de documentar algunas respuestas a esa nota. El rol de los legisladores del Gobierno no es tanto evacuar las dudas acá, sino permitir que la oposición -como se hizo hoy- tenga la oportunidad de preguntar, y nos vamos reconfortados con las respuestas.

En aquel momento planteamos que teníamos conocimiento, por declaraciones que se hicieron inmediatamente, de que había pasos concretos para modificar la situación y, como decía el señor Diputado Trobo, para no mirar hacia atrás sino hacia adelante. En ese sentido, nos quedamos tranquilos de que el arrendamiento del escáner es una de las soluciones que están enmarcadas en lo inmediato y también en el largo plazo, aunque no va a resolver todos los problemas.

Nos quedamos con la invitación de concurrir al Puerto para conocer estos elementos de cambio y nos vamos, como sector, completamente satisfechos con las respuestas recibidas.

De cualquier manera, nos gustaría que las otras autoridades involucradas en esto pudieran tener la oportunidad de dar su respuesta, aunque sea indirecta, al jefe zonal de la DEA que no nos hizo bien, aunque sí nos permitió aprender mucho a partir de esta nota de prensa.

SEÑOR TROBO.- Repito lo que aclaró el señor Diputado Yanes en cuanto al episodio que vivimos. Es algo que habitualmente ocurre. Uno evita que lo corten y algunos, de vez en cuando, procuramos cortar. Esto hace que los diálogos tomen otro camino.

Me ha quedado claro la responsabilidad con la que las autoridades del Puerto cumplen sus tareas en el marco de sus competencias. Lo que no me ha quedado clara es la respuesta a la imputación de que en el Puerto hay corrupción. Esto se refiere al recinto portuario, donde trabajan una infinidad de actores. Creo que ha sido muy preciso el doctor Puntigliano al decir: "Hasta aquí llegan mis competencias; yo no me puedo meter en las competencias de los demás, y además no puedo hablar. Hablo de los jerarcas; todos tienen honorabilidad y son personas honestas, pero de ahí para abajo tenemos realidades que no podemos dominar".

Nuestro propósito no era solamente conocer la respuesta de las autoridades del Puerto ante estas preocupantes afirmaciones, sino saber lo que piensan las de la Dirección Nacional de Aduanas y de la Prefectura Nacional Naval -así lo vamos a plantear porque esto ha quedado por el camino-, porque ellos son actores fundamentales. En la faz policíaca, de investigación o de constatación, estos actores públicos son principales

Así que, en ese sentido, quiero dejar de manifiesto esto.

También agradecemos la buena voluntad para profundizar en temas que no estaban previstos en la agenda, pero que son realmente muy importantes, porque en cierta medida ello nos compromete a estar mucho más cerca de esta situación en forma sistemática.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos pedir disculpas por ese pequeño entredicho, pero ustedes comprenderán que, en el fragor de la lucha, eso pasa en el Parlamento.

Este artículo de "El Observador" nos permitió contar con vuestra presencia y tener una información de primera mano y amplia. Además, también nos posibilitó dialogar sobre otros asuntos que no estaban previstos y agradezco la buena voluntad que tuvieron para extenderse sobre ellos.

Nos vamos con una visión amplia y enriquecida del puerto, teniendo claro cuál es el punto de vista de la Administración Nacional de Puertos y que no son los únicos actores que lo hacen funcionar.

Vamos a coordinar una visita para conocer in situ la situación. Vuestras palabras fueron esclarecedoras pero visitar el lugar nos permitirá comprender mejor la situación.

SEÑOR PUNTIGLIANO.- Quiero agradecer la invitación a esta Comisión. Ustedes manifiestan que fue un aprendizaje pero, en realidad, siempre es mutuo porque uno empieza a entender cómo ven otros, en especial los legisladores, las realidades propias. Es muy importante el intercambio.

También agradezco el clima constructivo de la reunión. Me parece que es así como debemos seguir trabajando.

En realidad, el entredicho no lo tomamos como algo tan grave. Sabemos que es parte del juego político. Así que no se hagan problema por ello.

Gracias por el apoyo y por el intercambio.

Por supuesto que están cordialmente invitados a ver las cosas in situ. Entenderán mucho mejor después de que vean el plan director y sus modificaciones, que vamos a enviar a la brevedad. Hay que ver allí cómo es la realidad y cómo se va a transformar. Estamos en un profundo proceso de transformación del puerto y en el año 2013 vamos a tener un puerto totalmente distinto. Esto hay que entenderlo tal como es; hay que conocer todas las dificultades que tiene y todos los problemas que trae, porque hay fases de transición, pero es necesario seguir captando el mercado. Por eso, es una muy buena idea que concurra toda la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos nuevamente.

(Se retira de Sala el Directorio de la Administración Nacional de Puertos y el Capitán de Puerto)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)